



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-06112020-222979  
CG-MH-E-06112020-222979

असाधारण  
EXTRAORDINARY  
भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4  
प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 468]  
No. 468]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, नवम्बर 5, 2020/ कार्तिक 14, 1942  
NEW DELHI, THURSDAY, NOVEMBER 5, 2020/KARTIKA 14, 1942

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

### अधिसूचना

मुंबई, 13 अक्टूबर, 2020

**सं. टीएमपी/07/2020-आईएसएचपीएल.**—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, में प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के तहत इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल) से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने निपटान किया था। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों के साथ (सकारण) आदेश को अधिसूचित कराने में लगने वाले समय पर सुविचार करते हुए, प्राधिकरण ने दरमानों को तत्काल अधिसूचित कराने का निर्णय लिया था। तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा 08 सितंबर, 2020 को अनुमोदित दरमान भारत के राजपत्र में 06 अक्टूबर, 2020 के राजपत्र संख्या 414 में अधिसूचित कराये गए। उक्त अधिसूचना में यह कहा गया था कि यह प्राधिकरण शीघ्र ही सकारण आदेश अधिसूचित कराएगा। तदनुसार, यह प्राधिकरण एतद्वारा आईएसएचपीएल के दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव के निपटान से संबंधित सकारण आदेश, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार अधिसूचित करता है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/07/2020-आईएसएचपीएल

इंटरनैशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड

...

आवेदक

### गणपूर्ति

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

**आदेश**

(सितंबर, 2020 को 08 वें दिन पारित)

यह मामला दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए इंटरनैशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. आईएसएचपीएल के मौजूदा दरमान इस प्राधिकरण द्वारा पिछली बार इस प्राधिकरण के 15 सितंबर 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/13/2017-आईएसएचपीएल के द्वारा संशोधित किये गए थे जिनकी वैधता 31 मार्च 2019 तक थी। यह आदेश भारत के राजपत्र में 12 अक्टूबर, 2017 को राजपत्र संख्या 397 में अधिसूचित हुआ था।

3.1. इसी बीच पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने, महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 111 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, 5 मार्च 2019 के अपने पत्र संख्या पीआर-14019/20/2009-पीजी(भाग-IV) के द्वारा उन बीओटी प्रचालकों के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 जारी किये जो पहले प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 द्वारा शासित होते थे। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019, भारत के राजपत्र में 7 मार्च, 2019 के राजपत्र संख्या 92 में अधिसूचित हुए। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 इस प्रकार 7 मार्च 2019 से लागू हुए। उक्त प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 उन सभी बीओटी प्रचालकों को, आईएसएचपीएल सहित, हमारे 8 मार्च 2019 के पत्र संख्या टीएएमपी/61/2018-विविध द्वारा भेजे गए जो प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत शासित होते थे।

3.2. तत्पश्चात्, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 1.7 के अनुसार, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 को कार्यान्वित करने के लिए कार्यकारी दिशानिर्देश भारत के राजपत्र में 11 जुलाई, 2019 के राजपत्र संख्या 244 में अधिसूचित हुए। भारत के राजपत्र में अधिसूचना से संबंधित सूचना उन सभी बीओटी प्रचालकों को, आईएसएचपीएल सहित, हमारे 15 जुलाई 2019 के पत्र संख्या टीएएमपी/61/2018-विविध के द्वारा भेजे गए जो प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत शासित होते थे।

3.3. यह बताया गया है कि आईएसएचपीएल के प्रशुल्क की वैधता 31 मार्च 2019 को समाप्त हो गई है और चूंकि आईएसएचपीएल ने अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए कोई प्रस्ताव दायर नहीं किया था आईएसएचपीएल को 20 अगस्त, 2019 के पत्र संख्या टीएएमपी/13/2017-आईएसएचपीएल द्वारा अपने दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को कार्यान्वित करने के लिए जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों के साथ पठित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अनुसरण में तत्काल दायर करने को कहा गया।

3.4. तत्पश्चात्, आईएसएचपीएल को 1 जनवरी, 2020 के हमारे पत्र संख्या टीएएमपी/13/2017-आईएसएचपीएल के द्वारा अपना प्रस्ताव दायर करने का अनुस्मारक फिर से भेजा गया। उक्त पत्र के द्वारा आईएसएचपीएल को यह भी सूचित किया गया कि 15 सितंबर 2017 के आदेश द्वारा निर्धारित दरों की उगाही 31 मार्च 2019 के बाद से, इस प्राधिकरण के विशिष्ट अनुमोदन के बिना किया जाना जोखिमपूर्ण है और उसके लिए आईएसएचपीएल का उत्तरदायित्व होगा।

3.5. 1 जनवरी 2020 के पत्र के प्रत्युत्तर में आईएसएचपीएल ने 2 जनवरी, 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा यह निवेदन किया कि वे दरमानों के सामान्य संशोधन के अपने प्रस्ताव को अंतिम रूप दे रहे हैं और कि इसके लिए उन्होंने थोड़ा अतिरिक्त समय लगेगा जिसमें वे नए दिशानिर्देशों के आधार पर प्रस्ताव तैयार कर सकें।

4.1. इस पृष्ठभूमि में, आईएसएचपीएल ने 15 जनवरी, 2020 के अपने पत्र संख्या आईएसएचपीएल/कोल/2019-20 के द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के अंतर्गत अपने दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव दायर किया।

4.2. आईएसएचपीएल द्वारा 15 जनवरी 2020 के अपने पत्र द्वारा दायर प्रस्ताव में पाये गए मुख्य बिंदु इस प्रकार हैं:-

- (i). प्रस्ताव तीन वर्ष की वैधता अवधि के साथ प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 और कार्यकारी दिशानिर्देश 2019 के आधार पर तैयार किया गया है।
- (ii). आईएसएचपीएल ने वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के वास्तविक परिणामों के आधार पर फार्मों को अद्यतन कर दिया है। पिछले 3 वर्षों के दौरान प्रहस्त वास्तविक प्रमात्रा के औसत के आधार पर, चालू वर्ष और आगामी वित्तीय वर्षों के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का आकलन किया गया है।
- (iii). सूचकांकित एआरआर का परिकलन प्राधिकरण के परिपत्र के अनुसार वर्ष 2019 के लिए लागू स्फीति कारक 4.26% को सुविचार में लेने के बाद किया गया है।
- (iv). आगामी वित्तीय वर्ष में आईएसएचपीएल द्वारा वहन किये जाने वाले पूंजीगत व्यय को हिसाब में नहीं लिया गया है जो प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के अनुरूप है।
- (v). पिछले कार्यनिष्पादन को सुविचार में लेते हुए, चालू/आगामी वित्तीय वर्ष में किसी तटीय कार्गो की संकल्पना नहीं की गई है। तथापि, तटीय आवाजाही को प्रोत्साहित करने के लिए सरकारी नीतियों के कारण निकट भविष्य में तटीय आवाजाही को नकारा नहीं जा सकता और इससे एआरआर पर प्रभाव पड़ता है।
- (vi). एचडीसी में प्रचलित दरमान के आधार पर लाइसेंस करार के अनुसार रॉयल्टी पर सुविचार किया गया है।
- (vii). कार्यकारी पूंजी परिकलन में -

- (क). सेल और केओपीटी, एचडीसी के लिए पार्किंग और दोगुने बैंकिंग प्रभागों से 30 दिन से कम अवधि की देयताओं को विविध देनदारों में सुविचार में लिया गया है।
- (ख). पत्तन प्रयोक्ताओं को पत्तन संबंधी सेवाएं प्रदान करने के लिए हल्दिया स्थित पट्टा भूमि के लिए जमानती जमा के रूप में केओपीटी, एचडीसी को प्रदत्त 121.33 लाख रु. को सुविचार में लिया गया है। इसके अतिरिक्त, केओपीटी को देय रॉयल्टी के अग्रिम के 1000 लाख रु. को भी सुविचार में लिया गया है क्योंकि इस राशि का केओपीटी ने पहले ही भुना लिया था।
- (ग). आईएसएचपीएल को पूरे पोत की उतरायाई के पश्चात् 30% अग्रिम ही मिलता है शेष राशि तभी मिलती है जब सामग्री पूरी तरह भेज दी जाती है और बिल दिया जाता है। उक्त को देखते हुए, आईएसएचपीएल ने बकाया देनदारों पर भी सुविचार किया है। देनदारों के समय पर परिशोधन में विलंब होता है, मुख्यतः स्टील सैक्टर में कठिन समय को देखते हुए। इस स्थिति पर सुविचार किया जा सकता है।
- (घ). मालसूचियां पिछले कुछ वर्षों के वास्तविक उपभोग के आधार पर ली गई हैं।
- (ङ). रोकड़ और अन्य देनदारों को नए अधिसूचित प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के आधार पर सुविचार में लिया गया है।
- (viii). प्रशुल्क के आरंभिक निर्धारण के दौरान, 22 लाख रु. शेष लाइसेंस अवधि में परिशोधन के लिए रखे गये थे और तदनुसार 0.76 लाख रु. को वार्षिक परिशोधन राशि के रूप में किया गया है। आरंभिक व्ययों के परिशोधन की प्रति वर्ष 0.76 लाख रु. की यह राशि वर्ष 2016-17 से 2018-19 के कुल व्यय को एआरआर की तुलना में परिकलन करने के लिए सुविचार में लिया गया है।
- (ix). प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के अनुरूप, ओरियंटल इंश्योरेंस कंपनी लि. को प्रदत्त लास आफ प्राफिट पालिसी से संबंधित बीमा प्रीमियम की राशि को एआरआर का परिकलन करते समय, हिसाब में नहीं लिया गया है।
- (x). फार्म -1 से यह देखा जा सकता है कि मौजूदा प्रशुल्क के आधार पर टर्मिनल प्राधिकरण दिशानिर्देशों के अनुसार किये गए समंजन के पश्चात् भी घाटे में है। प्रस्तावित वृद्धि के बाद भी, कंपनी का आकलित राजस्व 'समायोजित अधिकतम सूचकांकित एआरआर' के आंकड़ों के भीतर है, जिससे न्यूनतम वृद्धि की जरूरत है जो कंपनी ने प्राधिकरण से चाही है।

4.3. आईएसएचपीएल ने फार्म-1 में वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का विस्तृत परिकलन भेजा है। आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तुत एआरआर परिकलन की सार स्थिति इस प्रकार है:-

क्र.सं.	विवरण	वाई1- 2016-17	वाई2- 2017-18	वाई3- 2018-19
<b>(1).</b>	<b>योग व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)</b>			
(i).	प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	7072.37	7966.56	8429.27
(ii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	4.47	36.49	2.69
	<b>कुल व्यय 1=(i)+(ii)</b>	<b>7076.84</b>	<b>8003.05</b>	<b>8431.96</b>
<b>(2).</b>	<b>उन मदों का समंजन जहां इंडएएस (लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार) और आईजीएएपी के आंकड़ों में भिन्नता पाई जाती है।</b>			
(i).	मूल्यहास	0	0	0
(ii).	आरम्भिक व्यय	0.76	0.76	0.76
(iii).	व्यय की अन्य मदें, यदि कोई हो, सूचीबद्ध की जायें	0	0	0
	<b>समायोजनों का योग 2=(i)+(ii)+(iii)</b>	<b>0.76</b>	<b>0.76</b>	<b>0.76</b>
<b>(3).</b>	<b>घटाएं समायोजन:</b>			
(i).	पत्तन को प्रदत्त वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा	1841.75	2669.81	2974.77
(ii).	ऋणों पर व्याज	1.98	1.07	0.12
(iii).	लाभकर पालिसी की क्षति पर बीमा प्रीमियम	2.42	2.19	2.31
(iv).	अप्राप्य और संदिग्ध ऋणों के लिए प्रावधान	0	0	0

क्र.सं.	विवरण	वाई1- 2016-17	वाई2- 2017-18	वाई3- 2018-19
(v).	कम खपत वाली माल सूची के लिए प्रावधान	0	0	0
(vi)	निर्माण लागत- आईएफआरआईसी -12	0	0	0
	<b>3 का योग = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)+3(vi)]</b>	<b>1846.15</b>	<b>2673.07</b>	<b>2977.20</b>
(4).	जमा: ग्राह्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार	1682.07	2438.34	2716.86
(5).	सभी समायोजनों के पश्चात् कुल व्यय (5 = 1+2+4-3)	6913.52	7769.08	8172.38
(6).	क्रमांक 5 का औसत व्यय = [ वाई 1 + वाई2 + वाई3 ] / 3	7618.33		
(7).	नियोजित पूंजी			
	(i). सकल स्थायी आस्तियां (संपत्ति, प्लांट और उपस्कर) Y3 के 31 मार्च को या Y3 के 31 दिसम्बर को जो वीओटी प्रचालक द्वारा अपनाया गया हो।(आईजीएएपी के अनुसार)	13813.58		
	(ii). जमा: प्रगति अधीन कार्य के Y3 के 31 मार्च को या Y3 के 31 दिसम्बर को जो वीओटी प्रचालक द्वारा अपनाया गया हो।(लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			
	(iii). जमा: कार्यशील पूंजी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.6 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार			
	(क). माल सूची	279.06		
	(ख). विभिन्न देनदार	1680.89		
	(ग).रोकड़	679.17		
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग	2639.12		
	<b>(iv). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)]</b>	<b>16452.70</b>		
(8).	क्रमांक 7(iv) में नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिलाभ	2632.43		
(9).	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) 31 मार्च 2019 को [ (6)+(8)]	10250.76		
(10).	वर्ष वाई4 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100% पर सूचकांकन उदाहरणार्थ यदि वाई4 2019-20 के लिए है तब लागू डब्ल्यूपीआई 4.26% है और वर्ष वाई4 के लिए सूचकांकित एआरआर होगा (9) x 1.0426)	10687.44		
(11).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	10687.44		
	फार्म 8 के क्रमांक 9 में यथा आकलित अधिकतम सूचकांकित एआरआर में समंजन किये जाने के लिये शेष अतिरिक्त अधिशेष/घाटा का 50%	(266.06)		
	समंजित अधिकतम सूचकांकित एआरआर	10953.51		
(12).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित दरमान, पर राजस्व आकलन ऊपर क्रमांक 11 पर आकलित।	10950.31		

4.4. आईएसएचपीएल ने फार्म 4 में वीओटी प्रचालक द्वारा वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के दौरान वास्तव में प्रहस्तित यातायात की औसत के लिए मौजूदा प्रशुल्क के साथ-साथ प्रस्तावित प्रशुल्क के राजस्व आकलन की गणना प्रस्तुत की है। उक्त फार्म के अनुसार, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर कुल आकलित राजस्व 10950.31 लाख रु. है।

4.5. आईएसएचपीएल ने वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं की प्रतियां प्रस्तुत की है।

4.6. आईएसएचपीएल ने कार्गो संबंधी प्रभारों में अर्थात् मानव शक्ति और चल उपस्करों की आपूर्ति, तट प्रहस्तन प्रभारों और सुपुर्दगी प्रभारों में लगभग 18% की वृद्धि और घाटमाड़े में 17% की वृद्धि चाही है तथा वर्थ प्रभारों और विविध प्रभारों, भू-भाटक/भंडारण प्रभारों सहित, यथा स्थिति बनाये रखना चाहा है। यह भी पाया गया है कि आईएसएचपीएल ने प्रस्तावित दरमानों में



कार्गो की विभिन्न किस्मों के तट प्रहस्तन प्रभारों के निर्धारण के संबंध में एक नया भाग जोड़ा है। आईएसएचपीएल द्वारा इस भाग के बारे में सूचित किया गया है कि ऐसा इन्होंने लाइसेंस प्रदाता पत्तन के दरमानों के समान लाने के लिए किया है। प्रतिशत वृद्धि/कमी और यथास्थिति बनाए रखने का दशनि वाला तुलनात्मक विवरण इस प्रकार है:-

क्र.सं.	विवरण	उगाही की इकाई	मौजूदा/प्रस्तावित दरमान में अनुसूची और क्रमांक का संदर्भ	मौजूदा प्रशुल्क	प्रस्तावित प्रशुल्क	मौजूदा प्रशुल्क पर % वृद्धि
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7) = [(6) – (5)] / (5) x 100
क.	<b>प्रशुल्क मर्दे</b>					
(i)	<b>पोत संबंधी प्रभार</b>					
	बर्थ किराया प्रभार (यूएसडी)	जीआरटी	भाग - II, खंड 3, उप खंड 2.2	0.0030	0.0030	0.00%
(ii)	<b>कार्गो संबंधी प्रभार</b>					
(क)	मानवशक्ति और चल उपस्कार आपूर्ति	मीट्रिक टन	भाग- III, खंड क, उप खंड 3.1	11.70	13.81	18.03%
(ख)	घाट भाड़ा प्रभार	मीट्रिक टन	भाग - III, खंड ख, उप खंड 3.2	102.50	119.93	17.00%
(ग)	तट प्रहस्तन प्रभार	मीट्रिक टन	भाग - III, खंड ग, उप खंड 3.3	119.65	141.19	18.00%
(घ)	सुपुर्दगी प्रभार	मीट्रिक टन	भाग - III, खंड घ, उप खंड 3.4	39.85	47.02	17.99%
(ङ)	भू-भाटक/ भंडारण प्रभार	मीट्रिक टन	भाग - III, खंड ङ, उप खंड 3.6	50.00	50.00	0.00%
(iii)	<b>विविध (वैकल्पिक सेवाएं)</b>					
(क)	धर्म कांटे पर भारतोलन प्रभार, भार के प्रमाणपत्र सहित	मीट्रिक टन	भाग - III, खंड च, क्रमांक (i)	5.50	5.50	0.00%
(ख)	कार्गो का लदान, उतरायी और पुनः धांक लगाना	मीट्रिक टन	भाग - III, खंड च, क्रमांक (ii)	22.00	22.00	0.00%
(ग)	वैगन वार/रेक वार लदे वैगनों के फोटो लेना, सीडी बनाना और 2 सीडी की आपूर्ति करना।	प्रति वैगन	भाग - III, खंड च, क्र. सं. (iii)	120.00	120.00	0.00%
(घ)	साइडिंग प्रभार	मीट्रिक टन	भाग - III, खंड च, क्रमांक (iv)	6.00	6.00	0.00%
(ङ)	हानि को कम करने के प्रयोजन से कन्वेयर सिस्टम/ धांक यार्ड में मार्ग में गिरे कार्गो को एकत्र करना,	मीट्रिक टन	भाग - III, खंड च, क्रमांक (v)	5.50	5.50	0.00%
(च)	कार्गो प्राप्ति और प्रेषण के आद्रता विश्लेषण ऑन लाइन नमूना	मीट्रिक टन	भाग - III, खंड च, क्र. सं. (vi)	5.50	5.50	0.00%
(छ)	छंटाई सफाई, लेबलिंग और चूना छिड़काव सहित बर्थ नं. 4क के माध्यम से रेल वाहित कार्गो के लिए प्रेषण संबंधी	मीट्रिक टन	भाग - III, खंड च, क्रमांक (vii)	12.00	12.00	0.00%

क्र.सं.	विवरण	उगाही की इकाई	मौजूदा/प्रस्तावित दरमान में अनुसूची और क्रमांक का संदर्भ	मौजूदा प्रशुल्क	प्रस्तावित प्रशुल्क	मौजूदा प्रशुल्क पर % वृद्धि
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7) = [(6) – (5)] / (5) x 100
	सेवाएं।					
(ज)	अधिकृत सर्वेक्षक द्वारा स्टॉक का तिमाही सर्वेक्षण।	मीट्रिक टन	भाग - III, खंड च, क्रमांक (viii)	3.60	3.60	0.00%

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, आईएसएचपीएल के 15 जनवरी, 2020 के प्रस्ताव की एक प्रति 3 फरवरी 2020 के पत्र के द्वारा श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन (एसपीएमपी) [भूतपूर्व कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी)] और संबंधित प्रयोक्तों/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई। मामले कि अंतिमता एक किसी भी प्रयोक्तों/प्रयोक्ता संगठन ने अपनी टिप्पणियां नहीं भेजीं। एसपीएमपी (केओपीटी) ने अपनी टिप्पणियां भेजी जिन पर आगामी पैराओं में चर्चा की जा रही है।

6.1. प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर आईएसएचपीएल को हमारे 19 फरवरी 2020 के पत्र के द्वारा कुछेक मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया। 16 जून, 2020 और 01 जुलाई 2020 के अनुस्मारकों के पश्चात् आईएसएचपीएल ने 27 जुलाई 2020 के ई-मेल के द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजा। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उन पर आईएसएचपीएल के उत्तर को नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा आईएसएचपीएल से मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	आईएसएचपीएल द्वारा दिया गया उत्तर
(i).	<b>सामान्य</b>	
	जैसा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 1.9 में अनुबद्ध है, आईएसएचपीएल को लाइसेंस प्रदाता पत्तन केओपीटी के साथ पृथक करार करना है और आईएसएचपीएल और केओपीटी द्वारा विधिवत् हस्ताक्षरित करार की एक प्रति भेजें।	प्रारूप पृथक करार को जांच के लिए एचडीसी, केओपीटी (लाइसेंस प्रदाता) को भेजा गया है। लाइसेंस प्रदाता पत्तन द्वारा एक बार करार की जांच कर लेने के पश्चात् उस पर आईएसएचपीएल और केओपीटी द्वारा हस्ताक्षर किये जायेंगे, तब यह प्राधिकरण को भेजा जायेगा।
(ii).	<b>वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) परिकलन (फार्म 1)</b>	
(क)	आईएसएचपीएल के वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के प्रत्येक वर्ष के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में वित्तीय लागतों शीर्ष के अंतर्गत 'अन्य उधार लागतों' पर वित्तीय लागत दर्शायी गई है। उक्त व्यय को आईएसएचपीएल द्वारा फार्म संख्या 1 के कुल व्यय में से निकाला नहीं गया है। आईएसएचपीएल को उक्त व्यय को एआरआर परिकलन के लिए कुल व्यय में से अपवर्जित करना है।	अनुदेशों का पालन कर दिया गया है और उधार लागतों को अपवर्जित करके फार्म 1 में संशोधित व्यय दर्शाया गया है।
(ख)	आईएसएचपीएल यह स्पष्ट करे कि क्या एआरआर में सुविचारित परिशोधन आईएसएचपीएल द्वारा एआरआर में सुविचारित 0.76 लाख रु. के परिशोधित आरंभिक व्यय में से अपवर्जित किया गया है।	प्रशुल्क के आरंभिक निर्धारण के दौरान, 22 लाख रु. के आरंभिक व्यय को प्राधिकरण द्वारा लाइसेंस की शेष अवधि के दौरान परिशोधन के लिए अलग किया था और तदनुसार 0.76 लाख रु. को वार्षिक परिशोधन राशि के रूप में समझा गया है। इसके अतिरिक्त, आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तुत एआरआर में परिशोधन के लिए किसी और राशि पर सुविचार नहीं किया गया है। आईएसएचपीएल ने 0.76 लाख रु. प्रति वर्ष आरंभिक व्यय के परिशोधन के लिए सुविचार में लिया है ताकि वर्ष 2016-17 से 2018-19 के कुल व्यय के साथ-साथ वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का परिकलन किया जा सके। यह आरंभिक व्ययों की

		शेष राशि है जो परिशोधित आरंभिक व्यय से अपवर्जक है।
(ग)	फार्म 1 में कार्यशील पूंजी के अंतर्गत 279.06 लाख रु. की राशि मालसूची के रूप में दर्शायी गई है। इसमें 277.73 लाख रु. पूंजीगत कलपुर्जों के लिए हैं और 1.33 लाख रु., ईंधन और कार्यार्थी कलपुर्जों को छोड़कर अन्य मालसूची के हैं। आईएसएचपीएल कार्यशील पूंजी के अंतर्गत सुविचारित प्रत्येक मालसूची के मूल्य के समर्थन में गणना प्रस्तुत करे। वर्ष 2018-19 में माल सूची की और पूंजीगत कलपुर्जों की वास्तविक खपत भी प्रस्तुत की जाए।	31.03.2019 के आईएसएचपीएल की कुल मालसूची में निम्नलिखित शामिल हैं। पूंजीगत कलपुर्जे 453.69 लाख रु. अन्य मालसूची (ईंधन और अन्य कार्यार्थी कलपुर्जे) 2.68 लाख रु., ईंधन, उपभोगनीय और कार्यार्थी कलपुर्जे 8.12 लाख रु. जो कुल मिलाकर 464.49 लाख रु. के बनते हैं। वित्तीय वर्ष 2018-19 के दौरान माल सूची की खपत इस प्रकार हुई पूंजीगत कलपुर्जे 277.73 लाख रु., अन्य मालसूची (ईंधन और कार्यार्थी कलपुर्जे) छोड़कर 2.66 लाख रु. ईंधन, उपभोग्य और कार्यार्थी कलपुर्जे 12.89 लाख रु. जो कुल मिलकर 293.27 लाख रु. बनते हैं। प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के अनुसार आईएसएचपीएल ने वर्ष 2018-19 के दौरान वास्तविक उपयोग के अनुसार मालसूची को सुविचार में लिया है। जबकि, 31.03.2019 को कुल मालसूची 464.49 लाख रु. है, जो वर्ष 2018-19 के दौरान खपत हुई मालसूची से काफी अधिक है।
(घ)	आईएसएचपीएल ने 10 करोड़ रु. की राशि को एचडीसी को अग्रिम प्रदत्त रॉयल्टी को विविध देनदारों में दर्शाया है। आईएसएचपीएल के पिछले प्रशुल्क आदेश से यह देखा जा सकता है कि आईएसएचपीएल और केओपीटी के बीच रॉयल्टी राशि पर कथित विवाद के कारण केओपीटी ने जमानती जमा बैंक गारंटी को भुना लिया था। चूंकि यह मुद्दा केओपीटी और आईएसएचपीएल के बीच का है कार्यशील पूंजी के रूप में सुविचार के लिए विविध देनदारों के उक्त घटक को अपवर्जित करना होगा क्योंकि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 इसका उपबंध नहीं करते।	चूंकि यह राशि केओपीटी द्वारा रॉयल्टी के आरोपित और गैरकानूरी दावे के प्रति पहले ही भुना ली गई, हम महसूस करते हैं कि इसे एचडीसी, केओपीटी को रॉयल्टी के प्रति अग्रिम समझा जाये और तदनुसार, इसे विविध देनदार समझे जाने की अनुमति दी जाए।
(ङ)	आईएसएचपीएल द्वारा केओपीटी को किये गए भुगतान प्रतिभूति जमा को विविध देनदारों के रूप में नहीं लिया जा सकता चूंकि भुगतान वर्ष 2016-17 से 2018-19 के दौरान नहीं किया गया। आईएसएचपीएल को उक्त घटक को विविध देनदारों में से उपवर्जित करना होगा।	यद्यपि विषयक भुगतान 2016-17 से 2018-19 के बीच नहीं किया गया, फिर भी हम महसूस करते हैं कि इस राशि की विविध देनदार समझा जाये क्योंकि इसे पूरी लाइसेंस अवधि के दौरान एचडीसी, केओपीटी के पास प्रतिभूति जमा के रूप में रखना अपेक्षित है।
(च)	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को कार्यान्वित करने वाले कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के साथ पठित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.6 के अनुसार सांविधिक दायित्वों से आने वाले भूस्वामी पत्तन को राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी का अग्रिम भुगतान विविध देनदारों के हिस्से के रूप में स्वीकार किया जाएगा। सांविधिक दायित्वों से आने वाले भूस्वामी पत्तन को पट्टा किराया/लाइसेंस शुल्क का अग्रिम भुगतान विविध देनदारियों के हिस्से के रूप में स्वीकार किया जाएगा। तथापि, आईएसएचपीएल ने 5.60 करोड़ रु. की राशि को भी 30 दिन के लिए विविध देनदार मान लिया। आईएसएचपीएल नोट करे कि आईएसएचपीएल द्वारा सुविचारित विविध देनदार केओपीटी के साथ संविदात्मक दायित्वों के कारण नहीं उठे हैं इसलिए इसे विविध देनदारों के रूप में ग्राह्य नहीं माना जा सकता।	आईएसएचपीएल ने 5.60 करोड़ रु. को वर्थ संख्या 4क के प्रयोक्ता के साथ हुए संविदा उपबंध के अनुसार ही 30 दिन के लिए विविध देनदारों में डाला था। चूंकि यह एक संविदात्मक उपबंध है, प्राधिकरण इसे कृपया विविध देनदार समझे।
(छ)	तदनुसार, आईएसएचपीएल पुनः गणना करे और	आईएसएचपीएल के उक्त मुद्दों को ध्यान में रखकर इसके साथ

	एआरआर को संशोधित करे और विभिन्न बिंदुओं को ध्यान में रखते हुए, जैसी पूर्ववर्ती पैराओं में चर्चा की गई है और संशोधित फार्म नं.1 प्रस्तुत करें।	फार्म नं. 1 में संशोधित एआरआर संलग्न है।
<b>(iii).</b>	<b>राजस्व आकलन (फार्म- 4)</b> ऐसा प्रतित होता है कि आईएसएचपीएल ने निम्नलिखित के संबंध में उगाही किये जाने वाले प्रस्तावित प्रभारों से किसी आय का आकलन नहीं किया है, जैसा प्रस्तावित दरमानों में दर्शाया गया है:	यद्यपि आईएसएचपीएल ने ऊपर उल्लिखित सेवाओं से कोई आय अर्जित नहीं की है, फिर भी यह वांछा की जाती है कि इन मदों के प्रति प्रभारों को अधिसूचित किया जाए ताकि भविष्य में, यदि जरूरत पड़ी तो विशिष्ट सेवाओं के प्रति प्रभारों की उगाही की जा सके।
(क)	भाग - IV - अन्य सेवा प्रभार के खंड 4.1. के अंतर्गत आगंतुक प्रवेश पास ।	
(ख)	भाग - IV - अन्य सेवा प्रभार- भाग 4.2 के अंतर्गत वाहन प्रवेश पास	
(ग)	भाग - IV - अन्य सेवा प्रभार- भाग 4.3 के अंतर्गत फोटोग्राफी।	
(घ)	आईएसएचपीएल उक्त सेवाओं से होने वाली आय का आकलन को और तदनुसार संशोधित फार्म 4 प्रस्तुत करे।	
<b>(iv).</b>	<b>दरमान</b>	
(क)	केओपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन की संक्रिया के दौरान, केओपीटी ने संसूचित किया कि उसने हल्दिया डॉक परिसर की सभी मौजूदा/प्रस्तावित वर्थों का नया नामकरण किया है। इस संबंध में, चूंकि आईएसएचपीएल ने अपने प्रस्तावित दरमान में वर्थ संख्या 4क लिखना जारी रखा है, इसलिए आईएसएचपीएल पुष्टि करे कि क्या वह इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किये जाने वाले अपने संशोधित दरमानों में इस वर्थ संख्या 4क उल्लेख करना जारी रखना चाहता है या वर्थ संख्या 4.	सह वांछा की जाती है कि बीओटी करार के अंतर्गत संशोधित दरमान में किसी द्विअर्थकता से बचने के लिए संबंधित वर्थ को वर्थ संख्या 4 (पुरानी वर्थ संख्या 4 क) लिखा जाये।
(ख)	प्रस्तावित दरमान में, आईएसएचपीएल ने तटीय पोतों के लिए वर्थ किराया प्रभार के साथ-साथ तटीय कोकिंग कोयले के कार्गो संबंधी प्रभारों को निर्धारण से विलुप्त कर दिया है, यद्यपि आईएसएचपीएल ने तटीय आवाजही से इंकार नहीं किया है। इसलिए, प्रस्तावित दरमान में तटीय पोत/कार्गो प्रभारों के प्रस्तावित विलोपन को पुनः राजस्व आकलन में इसके प्रभाव को दर्ज किया जाये।	क्योंकि चालू अवधि में कोई तटीय आवाजाही नहीं हुई है, इसलिए तटीय आवाजाही के राजस्व प्रभाव का आकलन करते समय सुविचार में नहीं लिया गया और इसलिए आईएसएचपीएल ने तटीय पोतों/कार्गो के लिए अलग से किसी दर का प्रस्ताव नहीं किया। फिर भी, दरमान के सामान्य निबंधनों और शर्तों में पोतों/ कार्गो की तटीय आवाजाही की दरों का ख्याल रखा गया है। यह अनुरोध है कि प्राधिकरण इस पर संशोधित दरमान में सुविचार करने का कष्ट करे।
(ग)	खंड च - विविध (वैकल्पिक सेवाएं) के अंतर्गत क्रमांक (iii) में भाग - III, 2 सीडी देने के वर्तमान उपबंध के स्थान पर, आईएसएचपीएल ने 1 सीडी देने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित आशोधन के कारण बताये जायें। आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तुत फार्म 5 में प्रस्तावित संशोधन का उल्लेख नहीं है।	चूंकि 1 सीडीसे मतलब हल हो जाता है इसलिए 1 सीडी का प्रस्ताव किया गया है। तथापि, फार्म 5 में प्रस्तावित संशोधन का उल्लेख करना गलती से छूट गया है, जिसका हमें खेद है। प्रस्तावित परिवर्तन को अंतर्विष्ट करते हुए संशोधित फार्म 5 इसके साथ संलग्न किया जाता है जिस पर प्राधिकरण कृपया सुविचार करे।
<b>(v).</b>	<b>पूर्वावधि अतिरिक्त:</b> प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 3.1.2 अनुबद्ध करता है कि ऐसे परिचालकों के मामले में जो न्यायालय नहीं गए हों, इन दिशानिर्देशों को प्रवासन की अवधि तक अधिशेष /घाटा 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड	चूंकि दरमानों के संशोधन का विषयक प्रस्ताव, प्राधिकरण द्वारा दी गई सलाह के अनुसार, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अनुसार है, हम यह महसूस करते हैं कि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अनुसार पूर्वावधि समायोजन संगत नहीं है। चूंकि यह 2019



<p>2.13 के अनुसार संव्यवहारित किया जाएगा।</p> <p><i>"विद्यमान प्रशुल्क नियत करते समय आश्रित पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में वास्तविक और वित्तीय निष्पादनों की समीक्षा की जायेगी। यदि निष्पादनों में पूर्वानुमानों की तुलना में 20% से अधिक अथवा कम परिवर्तन देखा जाता है तो प्रशुल्क को बाद में समायोजित किया जायेगा। ऐसा करते समय प्राप्त किये जा चुके लाभ/हानि का 50% प्रशुल्क को संशोधित करते समय समंजित किया जायेगा।"</i></p> <p>इसलिए, आईएसएचपीएल वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन चक्र में विश्वास में लिए गए आकलनों, जैसा तत्कालीन प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत पूर्व के प्रशुल्क संशोधन के साथ समीक्षा करते हुए एक विवरण प्रस्तुत करे और यदि कोई वास्तविक और वित्तीय प्रतिमानों में +/-20% का विचलन होता है तो आकलित एआरआर में आवश्यक संशोधन करे। आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तुत फार्म-8 इसके दरमानों के आगामी संशोधन के लिए ही संगत है।</p>	<p>दिशानिर्देशों के अनुसार यह पहला दरमान होगा, पूर्वावधि समायोजन दरमानों के आगामी संशोधन के समय संगत होगा। तदनुसार, यह निवेदन किया जाता है कि, आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तुत एआरआर में "पूर्वावधि समायोजनों" पर विचार न किया जाए।</p>
---	--

6.2. अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजते समय, आईएसएचपीएल ने 27 जुलाई 2020 के अपने पत्र के द्वारा निम्नलिखित निवेदन किये:

- (i). आईएसएचपीएल का मूल प्रस्ताव, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के आधार पर 15 जनवरी 2020 को प्राधिकरण को प्रस्तुत किया गया था जिसमें, आगामी अवधि के लिए प्रक्षेपण मुख्यतः वर्ष 2016-17 से 2018-19 के दौरान प्रहस्तित कार्गो/यातायात की गणितीय औसत के आधार पर की गई थी जो 29,56,592 एमटी बनती है। संयोगवश, वर्ष 2019-20 के दौरान प्रहस्तित यातायात 31.74 लाख एमटी है।
- (ii). लेकिन, कोविड -19 महामारी को रोकने के लिए 22 मार्च 2020 से देश भर में लॉकडाउन लग जाने के कारण वर्तमान वित्तीय वर्ष की पहली तिमाही में भारत भर में स्थित महापत्तनों पर कार्गो प्रमात्राओं में अत्यधिक कमी आई है।
- (iii). आईएसएचपीएल की वर्थ संख्या 4क पर अप्रैल, 2020 से जुलाई 2020 के दौरान, पिछले वित्तीय वर्ष की इसी अवधि के दौरान 12.02 लाख एमटी के स्थान पर प्रहस्तित कार्गो की मात्रा 5.95 लाख एमटी रही है जो चालू वित्तीय वर्ष के पहले 4 महीनों में 50% कम यातायात को दर्शाता है।
- (iv). मिल रहे संकेतों के अनुसार अगस्त, 2020 में 1.5 से 1.8 लाख टन तक कार्गो के आने की संभावना है और सितंबर/अक्तूबर 2020 में अतिरिक्त कार्गो का कार्यक्रम बनाया गया है जो बाजार मांग के पुनरुत्थान और आम तौर पर अर्थव्यवस्था में सुधार पर निर्भर करेगा।
- (v). डब्ल्यूएचओ और साथ ही आईसीएमआर और भारत सरकार द्वारा दिये जा रहे संकेतों के अनुसार कोविड-19 महामारी के और बढ़ने की संभावना है और इससे तत्काल राहत का कोई संकेत नहीं है। इसलिए चल रही आर्थिक मंदी के विश्वभर में जारी रहने की संभावना है और चालू वित्त वर्ष में इसमें सुधार का कोई अवसर नहीं है और इसका आगामी वित्तीय वर्ष पर भी परिणामी प्रभाव पड़ेगा। आयात/निर्यात कार्यकलापों सहित संभार क्षेत्र पर इस आर्थिक मंदी का अत्यधिक खराब असर पड़ रहा है और इस प्रकार इस अमृतपूर्व स्थिति में पिछले निष्पादन भावी प्रक्षेपणों का कोई बेहतर संकेत नहीं है।
- (vi). इसलिए, यह भली-भांति स्पष्ट है कि चालू वित्त वर्ष में आईएसएचपीएल 2.96 एमटी को प्रक्षेपित प्रमात्रा, जो गणितीय औसत है और जो प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अनुसार 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के दौरान वास्तव में प्रहस्तित कार्गो पर आधारित है को प्राप्त करने में असफल रहेगा।

- (vii). उक्त को देखते हुए आईएसएचपीएल के चालू वर्ष में, यानी 2020-21 के दौरान, 2.3 एमएमटी कार्गो के प्रहस्त किये जाने की संभावना है और यही अगले वित्तीय वर्ष में रहेगा क्योंकि आर्थिक मंदी के जारी रहने की संभावना है।

6.3. अतः प्राधिकरण से 2012-21 और 2021-22 के लिए 2.3 एमएमटी को आकलित यातायात के रूप में सुविचार करने का अनुरोध किया जाता है, यद्यपि प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 में कोविड-19 महामारी के कारण अभूतपूर्व स्थिति को विचार में लेने का ऐसा कोई विशिष्ट उपबंध नहीं है।

6.4. तदनुसार, आईएसएचपीएल ने ऊपर वर्णित संशोधनों के साथ संशोधित फार्म प्रस्तुत किया है। आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तुत संशोधित एआरआर परिकलन नीचे दिया जा रहा है:-

(रु. लाख में)

क्र.सं.	विवरण	वाई1- 2016-17	वाई2- 2017-18	वाई3- 2018-19
<b>(1).</b>	<b>योग व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)</b>			
(i).	प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	7072.37	7966.56	8429.27
(ii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	4.47	36.49	2.69
	<b>कुल व्यय 1=(i)+(ii)</b>	<b>7076.84</b>	<b>8003.05</b>	<b>8431.96</b>
<b>(2).</b>	<b>उन मदों का समंजन जहां इंडएएस (लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार) और आईजीएपी के आंकड़ों में भिन्नता पाई जाती है।</b>			
(i).	मूल्यहास	0	0	0
(ii).	आरम्भिक व्यय	0.76	0.76	0.76
(iii).	व्यय की अन्य मदें, यदि कोई हो, सूचीबद्ध की जायें	0	0	0
	<b>समायोजनों का योग 2=(i)+(ii)+ (iii)</b>	<b>0.76</b>	<b>0.76</b>	<b>0.76</b>
<b>(3).</b>	<b>घटाएं समायोजन:</b>			
(i).	पत्तन को प्रदत्त वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा	1841.75	2669.81	2974.77
(ii).	ऋणों पर व्याज	4.47	36.49	2.69
(iii).	लाभकर पालिसी की क्षति पर बीमा प्रीमियम	2.42	2.19	2.31
(iv).	अप्राप्य और संदिग्ध ऋणों के लिए प्रावधान	0	0	0
(v).	कम खपत वाली माल सूची के लिए प्रावधान	0	0	0
(vi).	अन्य प्रावधान, यदि कोई हो	0	0	0
	<b>3 का योग = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)+3(vi)]</b>	<b>1848.64</b>	<b>2708.49</b>	<b>2979.77</b>
<b>(4).</b>	<b>जमा: ग्राह्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार</b>	<b>1682.07</b>	<b>2438.34</b>	<b>2716.86</b>
<b>(5).</b>	<b>सभी समायोजनों के पश्चात् कुल व्यय (5 = 1+2+4-3)</b>	<b>6911.03</b>	<b>7733.66</b>	<b>8169.81</b>
<b>(6).</b>	<b>क्रमांक 5 का औसत व्यय = [ वाई 1 + वाई2 + वाई3 ] / 3</b>	<b>7604.83</b>		
<b>(7).</b>	<b>नियोजित पूंजी</b>			
	(i). सकल स्थायी आस्तियां (संपत्ति, प्लांट और उपस्कर) Y3 के 31 मार्च को या Y3 के 31 दिसम्बर को जो बीओटी प्रचालक द्वारा अपनाया गया हो।(आईजीएपी के अनुसार)	13813.58		
	(ii). जमा: प्रगति अधीन कार्य के Y3 के 31 मार्च को या Y3 के 31 दिसम्बर को जो बीओटी प्रचालक द्वारा अपनाया गया हो।(लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			

क्र.सं.	विवरण	वाई1- 2016-17	वाई2- 2017-18	वाई3- 2018-19
	(iii). जमा: कार्यशील पूंजी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.6 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार			
	(क). माल सूची		279.06	
	(ख). विभिन्न देनदार		1680.89	
	(ग). रोकड़		679.17	
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग		2639.12	
	(iv). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)]		16452.70	
(8).	क्रमांक 7(iv) में नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिलाभ		2632.43	
(9).	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) 31 मार्च 2019 को [(6)+(8)]		10237.26	
(10).	वर्ष वाई4 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100% पर सूचकांकन उदाहरणार्थ यदि वाई4 2019-20 के लिए है तब लागू डब्ल्यूपीआई 4.26% है और वर्ष वाई4 के लिए सूचकांकित एआरआर होगा (9) x 1.0426)		10673.37	
(11).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)		10673.37	
	फार्म 8 के क्रमांक 9 में यथा आकलित अधिकतम सूचकांकित एआरआर में समंजन किये जाने के लिये शेष अतिरिक्त अधिशेष/घाटा का 50%		-	
	समंजित अधिकतम सूचकांकित एआरआर		10673.37	
(12).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित दरमान, पर राजस्व आकलन ऊपर क्रमांक 11 पर आकलित		10673.28	

6.5. उपरोक्त के आधार पर, आईएसएचपीएल ने अनुरोध कि या है कि संशोधित प्रस्ताव को बिना किसी परिवर्तन के स्वीकार कर लिया जाये क्योंकि प्रस्तावित दरमान में किसी भी कटौती से दरों और यातायात में घटी हुई मात्रा से राजस्व हानि, दोनों ही प्रकार से उन्हें गंभीर वित्तीय हानि हो जायेगी।

7. 15 जनवरी 2019 के प्रस्ताव में मौजूदा प्रशुल्क और जुलाई 2020 के संशोधित प्रस्ताव में संशोधित प्रशुल्क का तुलनात्मक विवरण नीचे दिया जाता है:-

क्र.सं.	विवरण	मौजूदा/प्रस्तावित दरमान में अनुसूची और क्रमांक का संदर्भ	मौजूदा प्रशुल्क	15.01.2019 के प्रस्ताव के अनुसार प्रशुल्क	30.07.2020 के संशोधित प्रस्ताव के अनुसार प्रस्तावित प्रशुल्क	मौजूदा प्रशुल्क पर % वृद्धि
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7) = [(6) - (5)] / (5) x 100
क.	प्रशुल्क मदें		.	.	.	
(i)	पोत संबंधी प्रभार					
	वर्ध किराया प्रभार (यूएसडी) (प्रति जीआरटी प्रति घंटा)	भाग - II, खंड 3, उप खंड 2.2	0.0030	0.0030	0.0030	0.00%
(ii)	कार्गो संबंधी प्रभार					
(क)	मानवशक्ति और चल उपस्कार आपूर्ति (प्रति मीट्रिक टन)	भाग- III, खंड क, उप खंड 3.1	11.70	13.81	13.50	15.38%
(ख)	घाट भाड़ा प्रभार (प्रति मीट्रिक टन)	भाग - III, खंड ख, उप खंड 3.2	102.50	119.93	116.85	14.00%
(ग)	तट प्रहस्तन प्रभार (प्रति मीट्रिक टन)	भाग - III, खंड ग, अंश 3.3	119.65	141.19	136.40	14.00%
(घ)	सुपुर्दगी प्रभार (प्रति मीट्रिक टन)	भाग - III, खंड घ,	39.85	47.02	45.83	15.01%

क्र.सं.	विवरण	मौजूदा/प्रस्तावित दरमान में अनुसूची और क्रमांक का संदर्भ	मौजूदा प्रशुल्क	15.01.2019 के प्रस्ताव के अनुसार प्रशुल्क	30.07.2020 के संशोधित प्रस्ताव के अनुसार प्रस्तावित प्रशुल्क	मौजूदा प्रशुल्क पर % वृद्धि
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7) = [(6) – (5)] / (5) x 100
		उप खंड 3.4				
(ड)	भू-भाटक/ भंडारण प्रभार (प्रति मीट्रिक टन)	भाग - III, खंड ड, उप खंड 3.6	50.00	50.00	50.00	0.00%
(iii)	<b>विविध (वैकल्पिक सेवाएं)</b>					
(क)	धर्म कांटे पर भारतोलन प्रभार, भार के प्रमाणपत्र सहित खालीव भरे हुए (प्रति मीट्रिक टन)	भाग - III, खंड च, क्रमांक. (i)	5.50	5.50	5.50	0.00%
(ख)	कार्गो का लदान, उतरायी और पुनः धांक लगाना (प्रति मीट्रिक टन)	भाग - III, खंड च, क्रमांक. (ii))	22.00	22.00	22.00	0.00%
(ग)	वैगन वार/रिक वार लदे वैगनों के फोटो लेना, सीडी बनाना और 2 सीडी की आपूर्ति करना। (प्रति वैगन)	भाग - III, खंड च, क्रमांक. (iii)	120.00	120.00	120.00	0.00%
(घ)	साइडिंग प्रभार (प्रति मीट्रिक टन)	भाग - III, खंड च, क्र. सं. (iv))	6.00	6.00	6.00	0.00%
(ड)	हानि को कम करने के प्रयोजन से कन्वेयर सिस्टम/ धांक यार्ड में मार्ग में गिरे कार्गो को एकत्र करना (प्रति मीट्रिक टन)	भाग - III, खंड च, क्रमांक. (v)	5.50	5.50	5.50	0.00%
(च)	कार्गो प्रामि और प्रेषण के आद्रता विश्लेषण के ऑन लाइन नमूना प्रभार (प्रति मीट्रिक टन)	भाग - III, खंड च, क्रमांक. (vi)	5.50	5.50	5.50	0.00%
(छ)	छंटाई, सफाई, लेबलिंग और चूना छिड़काव सहित वर्थ नं. 4क के माध्यम से रेल वाहित कार्गो के लिए प्रेषण संबंधी सेवाएं। (प्रति मीट्रिक टन)	भाग - III, खंड च, क्रमांक. (vii)	12.00	12.00	12.00	0.00%
(ज)	अधिकृत सर्वेक्षक द्वारा स्टॉक का तिमाही सर्वेक्षण। (प्रति मीट्रिक टन)	भाग - III, खंड च क्रमांक. (viii)	3.60	3.60	3.60	0.00%

8. कोविड-19 की महामारी को देखते हुए और पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के 16 अप्रैल 2020 के पत्र संख्या 11053/30/2020- समन्वय के अनुपालन में, इस मामले में वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के द्वारा 19 जून, 2020 को संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया। संयुक्त सुनवाई में आईएसएचपीएल, केओपीटी और प्रयोक्ताओं में से एक ने, यानी सेल, ने अपने-अपने निवेदन रखे।

9.1. 19 फरवरी, 2020 के पत्र के द्वारा को भी कुछेक मुद्दों पर केओपीटी को भी अपनी विशिष्ट टिप्पणियां भेजने का अनुरोध किया गया था। 16 जून 2020 और 1 जुलाई 2020 के अनुस्मारकों के पश्चात्, केओपीटी ने 28 जुलाई 2020 के ई-मेल के द्वारा उत्तर दिया। केओपीटी की टिप्पणियों को 31 जुलाई 2020 को आईएसएचपीएल की फीडबैक टिप्पणियों के लिए भेजा गया। आईएसएचपीएल ने 17 अगस्त, 2020 के अपने ई-मेल के द्वारा केओपीटी की टिप्पणियों का उत्तर दिया। हमारे द्वारा मांगी गई विशिष्ट टिप्पणियां, केओपीटी का उत्तर तथा उन पर आईएसएचपीएल का प्रत्युत्तर नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

क्र.सं.	प्राधिकरण द्वारा केओपीटी से मांगी गई विशिष्ट टिप्पणी	केओपीटी द्वारा भेजी गई टिप्पणी	आईएसएचपीएल की टिप्पणी
(i).	आईएसएचपीएल द्वारा फार्म संख्या 1 में भेजा गया एआरआर परिकलन	(क). एसएमपीके के लेखा परीक्षित लेखाओं में दर्शायी गई और पत्तन रॉयल्टी की राशि में अनमेलता है, उसे अब आईएसएचपीएल द्वारा फार्म 1 में प्रकट किया गया है, निम्नलिखित वित्तीय वर्षों में, नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-	एसएमपीके ने स्वयं यह पुष्टि की है कि वर्ष 2018-19 के लिए आईएसएचपीएल द्वारा दर्शायी गई रायल्टी उनके लेखापरीक्षित लेखाओं से मेल खाती है परंतु वर्ष 2016-17 और 2017-18 में कुछ गौण भिन्नताएं हैं जो पोत वार/ रायल्टी को पूर्णांकित करने से हो सकती हैं।



	<table><tr><th>क्र.सं.</th><th>वर्ष</th><th>एसपीएमपी के लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार रायल्टी की राशि</th><th>आईएसएचपीएल द्वारा फार्म 1 में दर्शाया गया रायल्टी की राशि</th><th>अंतर</th></tr><tr><td></td><td></td><td colspan="3">(रु. लाखों में)</td></tr><tr><td>1.</td><td>2016-17</td><td>1833.00</td><td>1841.75</td><td>8.75</td></tr><tr><td>2.</td><td>2017-18</td><td>2665.93</td><td>2669.81</td><td>3.88</td></tr></table> <p>तथापि, 2018-19 के लिए प्रदत्त 2974.77 लाख रु. की राशि, फार्म- 1 में यथा प्रदर्शित, उक्त अवधि के लिए एसएमपीके के लेखापरीक्षित लेखाओं से मेल खाती है।</p> <p>वित्तीय वर्ष 2016-17 और 2017-18 के लिए दर्शायी गई रायल्टी में ऐसी भिन्नता के कारण प्रचालक द्वारा स्पष्ट किये जाने हैं।</p> <p>(ख). आईएसएचपीएल ने 121.33 लाख रु. की राशि एसएमपीके को प्रदत्त प्रतिभूति जमा को विविध देनदारों के रूप में दर्शाया हैं। देनदारों के बारे में बीओटी प्रचालक प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 2.6 में विस्तार से बताया गया है। कथित खंड 2.6 में यह नहीं कहा गया प्रदत्त प्रतिभूति जमा को विविध देनदार माना जाये। प्रतिभूति जमा को विविध देनदार समझने के कारण तो बीओटी प्रचालक ही बता सकता है।</p> <p>(ग). यह देखा गया है कि शेष अतिरिक्त अधिशेष/घाटे के 50% को समायोजित किया जा रहा है और समंजित अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा निकालने के लिए फिर से जोड़ा जा रहा है। चूंकि इस संबंध में कोई बैक-अप विवरण नहीं भेजा गया है, बीओटी प्रचालक से अनुरोध है कि वह इस संमजन का ब्यौरा भेजे जिसके कारण एआरआर में 266.06 लाख रु. की वृद्धि हुई है।</p>	क्र.सं.	वर्ष	एसपीएमपी के लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार रायल्टी की राशि	आईएसएचपीएल द्वारा फार्म 1 में दर्शाया गया रायल्टी की राशि	अंतर			(रु. लाखों में)			1.	2016-17	1833.00	1841.75	8.75	2.	2017-18	2665.93	2669.81	3.88	<p>(ख). आईएसएचपीएल ने पहले ही प्राधिकरण को भेजे गए 27 जुलाई 2020 के पत्र में बता चुका है। प्राधिकरण उस पर विचार करे।</p> <p>(ग). आईएसएचपीएल ने पहले ही प्राधिकरण को भेजे गए 27 जुलाई 2020 के पत्र में बता चुका है। प्राधिकरण उस पर विचार करे।</p>
क्र.सं.	वर्ष	एसपीएमपी के लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार रायल्टी की राशि	आईएसएचपीएल द्वारा फार्म 1 में दर्शाया गया रायल्टी की राशि	अंतर																		
		(रु. लाखों में)																				
1.	2016-17	1833.00	1841.75	8.75																		
2.	2017-18	2665.93	2669.81	3.88																		
(ii).	फार्म 4 में, आईएसएचपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए 29.57 लाख टन का औसत यातायात दर्शाया है। इस औसत यातायात का केओपीटी पुष्टि करें।	वर्ष 2016-17 से 2018-19 के दौरान आईएसएचपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात का औसत 29,56,592 एमटी निकलता है और इसलिए, फार्म 4 में आईएसएचपीएल द्वारा दर्शाया गया यातायात सही प्रतीत होता है और स्वीकार्य है।	प्राप्त हो रहे संकेतों के अनुसार डब्ल्यूएचओ और साथ ही आईसीएमआर और भारत सरकार द्वारा दिये जा रहे संकेतों के अनुसार कोविड-19 महामारी के और बढ़ने की संभावना है और इससे तत्काल राहत का कोई संकेत नहीं है। इसलिए चल रही आर्थिक मंदी के विश्वभर में जारी रहने की संभावना है और चालू वित्त वर्ष में इसमें सुधार का कोई अवसर नहीं हैं और इसका आगामी वित्तीय वर्ष पर भी परिणामी																			

(ii).

फार्म 4 में, आईएसएचपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए 29.57 लाख टन का औसत यातायात दर्शाया है। इस औसत यातायात का केओपीटी पुष्टि करें।

वर्ष 2016-17 से 2018-19 के दौरान आईएसएचपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात का औसत 29,56,592 एमटी निकलता है और इसलिए, फार्म 4 में आईएसएचपीएल द्वारा दर्शाया गया यातायात सही प्रतीत होता है और स्वीकार्य है।

प्राप्त हो रहे संकेतों के अनुसार डब्ल्यूएचओ और साथ ही आईसीएमआर और भारत सरकार द्वारा दिये जा रहे संकेतों के अनुसार कोविड-19 महामारी के और बढ़ने की संभावना है और इससे तत्काल राहत का कोई संकेत नहीं है। इसलिए चल रही आर्थिक मंदी के विश्वभर में जारी रहने की संभावना है और चालू वित्त वर्ष में इसमें सुधार का कोई अवसर नहीं हैं और इसका आगामी वित्तीय वर्ष पर भी परिणामी

			<p>प्रभाव पड़ेगा। आयात/निर्यात कार्यकलापों सहित संभार क्षेत्र पर इस आर्थिक मंदी का अत्यधिक खराब असर पड़ रहा है और इस प्रकार इस अमृतपूर्व स्थिति में पिछले निष्पादन भावी प्रक्षेपणों का कोई बेहतर संकेत नहीं है। इसलिए, यह भली-भांति स्पष्ट है कि चालू वित्त वर्ष में आईएसएचपीएल 2.96 एमटी को प्रक्षेपित प्रमात्रा, जो गणितीय औसत है और जो प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अनुसार 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के दौरान वास्तव में प्रहस्तित कार्गो पर आधारित है को प्राप्त करने में असफल रहेगा।</p> <p>उक्त को देखते हुए आईएसएचपीएल के चालू वर्ष में, यानी 2020-21 के दौरान, 2.3 एमएमटी कार्गो के प्रहस्त किये जाने की संभावना है और यही अगले वित्तीय वर्ष में रहेगा क्योंकि आर्थिक मंदी के जारी रहने की संभावना है।</p> <p>अतः प्राधिकरण से 2020-21 और 2021-22 के लिए 2.3 एमएमटी को आकलित यातायात के रूप में सुविचार करने का अनुरोध किया जाता है, यद्यपि प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 कोविड-19 महामारी के कारण अभूतपूर्व स्थिति को विचार में लेने का ऐसा कोई विशिष्ट उपबंध नहीं है।</p>
(iii).	प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व का आकलन, फार्म 4 में आईएसएचपीएल द्वारा यथा प्रस्तुत।	<p>(क). आय का आकलन पोत और कार्गो को 'विदेशगामी' समझ कर किया गया है। तथापि, ऐसी संभावना है कि कार्गो के साथ तटीय पोत भी आईएसएचपीएल द्वारा परिचालित बर्थ पर आ सकता है जिसके लिए प्रस्तावित दरमानों में ऐसे पोतों के प्रहस्तन के लिए दरों के अभाव में कोई आकलन नहीं किया गया है। बीओटी प्रचालक से अनुरोध है कि वह प्रस्तावित दरमान में तटीय पोत प्रहस्तन के लिए लागू दरों को शामिल न करने के कारण स्पष्ट करे। हम महसूस करते हैं कि प्रशुल्क नीति के अनुसार तटीय पोतों की दरें निर्धारित की जानी चाहिए।</p> <p>(ख). भाग- III कार्गो संबंधी प्रभार: यह भाग मानवशक्ति की आपूर्ति और चल उपस्कारों, घाटभाड़ा प्रभारों, तट प्रहस्तन प्रभारों सुपुर्दगी प्रभार और भू-भाटक तथा भंडारण प्रभार आदि कवर होते हैं। यद्यपि बर्थ संख्या 4 (पुराना बर्थ संख्या 4क) पर प्रहस्तित किये जाने वाले कार्गो में बहुत सारी वस्तुएं आती हैं जैसे उर्वरक, कच्ची उर्वरक सामग्री, सोडा एश, और अन्य शुष्क</p>	<p>(क). क्योंकि चालू अवधि में कोई तटीय आवाजही नहीं हुई है, इसलिए तटीय आवाजही के राजस्व प्रभाव का आकलन करते समय सुविचार में नहीं लिया गया और इसलिए आईएसएचपीएल ने तटीय पोतों / कार्गो के लिए अलग से किसी दर का प्रस्ताव नहीं किया। फिर भी, दरमान के सामान्य निबंधनों और शर्तों में पोतों / कार्गो की तटीय आवाजही की दरों का ख्याल रखा गया है। यह अनुरोध है कि प्राधिकरण इस पर संशोधित दरमान में सुविचार करने का कष्ट करे।</p> <p>(ख). हल्दिया डॉक परिसर में बर्थ संख्या 4क की क्षमता 30 लाख टन प्रति वर्ष प्रमाणित है और उसे प्राधिकरण के 25.01.2007 के आदेश में अंतर्विष्ट किया गया है। आईएसएचपीएल ने वि.व. 2017-18 में 2.92 एमएमटी, वि.व. 2018-19 में 2019-20 में 3 एमएमटी से अधिक कार्गो प्रहस्त किया है। चूंकि आईएसएचपीएल लगभग अपनी पूरी</p>

		<p>बल्क कार्गो। आईएसएचपीएल ने केवल कोकिंग कोयले की दर का ही प्रस्ताव किया है, जिस पर आपत्ति उठायी जाती है, क्योंकि इससे केवल एक वस्तु को प्रहस्त करने की उनकी मंश को दर्शाता है जो लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुरूप नहीं है और साथ ही बर्थ का न्यून उपयोग भी रहता है। आईएसएचपीएल उक्त बिंदु को स्पष्ट करे। यह महसूस किया जाता है कि अन्य शुष्क बल्क कार्गो की दरें भी निर्धारित की जानी चाहिए।</p> <p>(ग). फार्म 5 के अनुसार, भाग मानवशक्ति की आपूर्ति और चल उपस्कारों, घाटभाड़ा प्रभारों, तट प्रहस्तन प्रभारों सुपुर्दगी प्रभार को प्रभारों में लगभग 18% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है जबकि भू-भाटक/भंडारण प्रभारों के बारे में प्रस्ताव में कोई वृद्धि नहीं दिख रही है।</p> <p>मौजूदा प्रशुल्क की तुलना में प्रस्तावित दरों में ऐसे परिवर्तन के कारणों को वीओटी प्रचालक को स्पष्ट करना चाहिए। इसके अतिरिक्त, भाग-डू भू-भाटक/भंडारण प्रभार, भाग-च विविध (वैकल्पिक सेवाएं) और भाग-4 अन्य सेवाओं के प्रभार युक्त संबंधित पृष्ठ पर प्रस्तावित दरमान गुम हैं। वीओटी प्रचालक को स्थिति स्पष्ट करने को कहा जाए कि क्या निशुल्क अवधि में भू-भाटक/भंडारण प्रभारों की उगाही के लिए प्रभारों में प्रस्तावित दरमानों में कोई परिवर्तन किया गया है।</p>	<p>क्षमता में कार्गो प्रहस्त कर रहा है अतः अन्य कार्गो प्रहस्त करने का प्रश्न ही नहीं उठता।</p> <p>इसके अतिरिक्त, प्राधिकरण के 15 सितंबर, 2017 का आदेश बताता है कि:</p> <p>“केओपीटी ने आईएसएचपीएल के बारे में उल्लेख किया कि आईएसएचपीएल लाइसेंस करार के अंतर्गत कोकिंग कोयले का प्रहस्तन करता है। इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि बर्थ संख्या 4क की 3 एमएमपीटए की क्षमता को सुविचार में लेते हुए और वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए कार्गो प्रक्षेपणों को हिसाब में लेते हुए, औसत क्षमता उपयोग लगभग 82% है। इस परिप्रेक्ष्य में, यह स्पष्ट नहीं है कि आईएसएचपीएल की सुविधा के न्यून उपयोगिता कैसे है जैसा केओपीटी ने कहा है।”</p> <p>रिकॉर्ड से यह देखा जा सकता है कि आईएसएचपीएल हमेशा बर्थ संख्या 4क का उपयोग उसकी पूरी क्षमता तक करने का प्रयास करता है।</p> <p>फिर भी, भविष्य में यदि आईएसएचपीएल को अपनी क्षमता का उपयोग करने के लिए अन्य बल्क कार्गो को प्रहस्त करना पड़ेगा तो यह अन्य बल्क वस्तुओं की दरों का उपयुक्त प्रस्ताव करेगा।</p> <p>(ग). संशोधित प्रस्ताव में आईएसएचपीएल ने लागत की वसूली के लिए 14% / 15% की वृद्धि चाही है।</p> <p><u>भू-भाटक के बारे में</u></p> <p>आईएसएचपीएल यह नहीं चाहता और न ही यह प्रत्याशा करता है कि निशुल्क अवधि के बाद कार्गो लंबी अवधि तक उसके परिसर में पड़ा रहे क्योंकि इससे सुकर प्रचालन में बाधा पड़ती है। तथापि, भंडारण प्रभार की दर निर्धारित की गई है जिससे उस स्थिति से निपटने के लिये कोई रोक उपलब्ध हो सके जहाँ निशुल्क अवधि के बाद भी कार्गो ट्रांजिट क्षेत्र में पड़ा रहता है।</p> <p>इसके अतिरिक्त, यह ड्रॉट में घटौती के कारण कार्गो की प्रमात्रा पर परिणामी प्रभाव पड़ता है तो एन ग्राहक/पत्तन प्रयोक्ताओं की सेवाओं के लिए ऐसे</p>
--	--	---	---

			<p>निवारक आवश्यक होंगे।</p> <p>इसके अतिरिक्त, प्राधिकरण ने दरमानों में संशोधन के आईएसएचपीएल के प्रस्ताव की सीधे पत्तन को भेजने की पहल की है, आईएसएचपीएल महसूस करता है कि प्राधिकरण को पत्तन को संबंधित पृष्ठों गुम नहीं करना चाहिए था क्योंकि पूर्व में कभी ऐसा नहीं हुआ। आईएसएचपीएल ने उनके स्पष्ट मौखिक करने पर भू-भाटक के बारे में संबंधित व्यौरा पत्तन को दे दिया है और वे प्राधिकरण से आईएसएचपीएल से अन्य व्यौरे प्राप्त करने को मुक्त हैं।</p>
(iv).	<p>फार्म नं. 5 में आईएसएचपीएल द्वारा भेजा गया तुलनात्मक विवरण जिसमें आईएसएचपीएल ने अपने प्रस्तावित दरमानों में और मौजूदा दरमानों में परिवर्तनों/संशोधनों को उजागर किया है।</p>	<p>आईएसएचपीएल ने फार्म 5 में उल्लेख किया है कि लागत को वहन करने के लिए कुछेक मदों की दरों में वृद्धि की गई है। सेवा की सोपाधिकताओं में परिवर्तन, यदि कोई है, प्रस्तावित दरमान और मौजूदा दरमान उक्त फार्म में नहीं दर्शाये गए हैं।</p>	<p>आईएसएचपीएल यह दोहराता है कि उसने लागत को वहन करने के लिए कुछेक मदों की दरों में वृद्धि का प्रस्ताव किया है, जिसका प्राधिकरण उसे प्रस्तुत विस्तृत गणना से सत्यापन कर सकता है। किसी भी सेवा की सोपाधिकता में कोई परिवर्तन नहीं है।</p>
(v).	<p>प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 1.9 की अनुवद्धता के अनुसार पृथक करार करने के लिए आईएसएचपीएल से समन्वय करना। आईएसएचपीएल द्वारा केओपीटी के साथ किये गए, दोनों पक्षों द्वारा विधिवत हस्ताक्षरित, करार की प्रति प्रस्तुत की जाए।</p>	<p>भाग ड में भंडारण/भू भाटक प्रभारों के एसएमपीके को संदेय रॉयल्टी से संबद्ध नहीं किया गया है जिसे एसएसपीके के दरमानों/किराया अनुसूची के अनुसार वसूल किया जाना है।</p>	<p>केओपीटी की उक्त टिप्पणियों के प्रति आईएसएचपीएल यह निवेदन करना चाहेगा कि भू-भाटक/ भंडारण प्रभारों के प्रति रायल्टी कतई संदेय नहीं है क्योंकि पत्तन ने आईएसएचपीएल के साथ करार करते समय एक बारगी अपफ्रंट शुल्क/पट्टा प्रीमियम प्राप्त कर लेने के अतिरिक्त पत्तन हल्दिया डॉक परिसर स्थित वर्थ संख्या 4क और वैक-अप क्षेत्र के लिए आईएसएचपीएल से मासिक पट्टा किराया प्राप्त करता है। वास्तव में आईएसएचपीएल को आवंटित सारा क्षेत्र पट्टे पर है और पत्तन उस भूमि पर कार्गो के भंडारण के लिए किसी रॉयल्टी का दावा नहीं कर सकता।</p> <p>उक्त को देखते हुए, भंडारण/भू-भाटक को रॉयल्टी से संबद्ध करने का प्रश्न कभी नहीं उठा क्योंकि इसका कभी पत्तन को भुगतान नहीं किया गया।</p> <p>तथापि, आईएसएचपीएल के इस तर्क से सहमत है कि पत्तन को रॉयल्टी लागू कार्गो प्रहस्तन प्रभारों, मशीनीकृत कार्गो प्रहस्तन, के आधार पर आईएसएचपीएल को रॉयल्टी की भुगतान पत्तन के दरमानों/किराया अनुसूची, प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर अधिसूचित, के अनुसार करना है। लाइसेंस करार का परिशिष्ट VII बताता है कि रॉयल्टी हल्दिया स्थित मशीनीकृत कार्गो प्रहस्तन के लिए पत्तन (लाइसेंस प्रदाता)</p>



		प्रचलित दरमानों के अनुसार लागू कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के एक प्रतिशत के रूप में की जानी है।
--	--	--

9.2. उपरोक्त प्रत्युत्तर के अतिरिक्त, आईएसएचपीएल ने मालसूची और पूंजीगत कलपुर्जों के उपभोग के बारे में भी निम्नलिखित ब्यौरा प्रस्तुत किया है।

(रु. लाख में)

विवरण	2016-17	2017-18	2018-19
पूंजीगत कलपुर्जे	216.85	186.28	277.73
अन्य मालसूची (ईंधन और कार्यार्थी कलपुर्जे के सिवाए)।	0.56	0.51	2.66
उपभोग और कार्यार्थी कलपुर्जे	13.95	12.08	12.89
योग	231.36	198.87	293.27

9.3. इसके अतिरिक्त, आईएसएचपीएल ने बताया है कि, उसने 5.60 करोड़ रु. की राशि को वास्तविक देनदारों को जो 31.03.2019 को 30 दिन के लिए देय थी (मार्च 2019 में बनाये गए कुल बीजकों में से मार्च 2019 के भीतर प्राप्त राशि को घटाकर) और जो पत्तन प्रयोक्ता के साथ संविदात्मक निबंधनों के अनुसार बनाये गए थे। आईएसएचपीएल ने हमें केओपीटी, एचडीसी, को देय अनुमानित पट्टा किराये की एक महीने की औसत पर विविध देनदारों पर सुविचार किया जाये जैसा आईएसएचपीएल के पिछले संशोधन के दौरान किया गया था।

10. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्रवाई इस प्राधिकरण के कार्यालयी रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए मतों का सार उनको पृथक रूप से प्रेषित किया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध कराए जाएंगे।

11. इस मामले की संक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ से, निम्नलिखित सूचना उभर कर सामने आती है:-

- (i). इंटरनैशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल) के दरमानों को इस प्राधिकरण द्वारा पिछली बार 15 सितंबर, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/13/2017-आईएसएचपीएल के द्वारा संशोधित किया गया था। आईएसएचपीएल द्वारा विभिन्न कार्गो मर्दों में 6% से 31% के बीच वृद्धि चाही गई थी, उक्त आदेश के द्वारा अनुमोदित किया गया था। उक्त आदेश प्रशुल्क वैधता की अवधि 31 मार्च, 2019 तक निर्धारित करता था।
- (ii). पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने, महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 111 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए एमओएस द्वारा उन वीओटी प्रचलकों के लिये प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 जारी किये जो पहले प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 द्वारा शासित थे। पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 जारी किये जाने के परिणामस्वरूप, आईएसएचपीएल के प्रशुल्क निर्धारण का कार्य प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को कार्यान्वित करने के लिए जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों में अंतर्विष्ट अनुवद्धताओं द्वारा शासित होगा।
- (iii). इस पृष्ठभूमि में, आईएसएचपीएल ने 15 जनवरी, 2020 को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को कार्यान्वित करने वाले कार्यगत दिशानिर्देशों के अंतर्गत अपने दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव दायर किया। आईएसएचपीएल का उक्त प्रस्ताव और मामले की संक्रिया के दौरान आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तुत सूचना/स्पष्टीकरण पर इस विश्लेषण में सुविचार किया जाता है।
- (iv). (क). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 2.1 प्रत्येक वीओटी प्रचालक से वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) के निर्धारण की अपेक्षा करता है जो प्रस्ताव के प्रस्तुत करते समय तत्काल पहले के तीन वर्षों (वाई1), (वाई2) और (वाई3) के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार वास्तविक व्ययों के योग की औसत है तथा यह प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के और इस प्राधिकरण द्वारा जारी प्रक्रिया दिशानिर्देशों के खंड 2.2, 2.3.1 और 2.3.2 में निर्धारित कुछेक अपवर्जनों के अधीन होगा जमा वाइ3 के 31 मार्च को ली गई नियोजित पूंजी के 16% पर प्रतिफल लिया जायेगा जो एक व्यवसायगत चार्टरित लेखाकार/लागत लेखकार द्वारा विधिवत प्रमाणित हो।
- (ख). आईएसएचपीएल ने तीन वर्षों अर्थात् 2016-17 (वाई1), 2017-18 (वाई2) और 2018-19 (वाई3) के लिए व्यवसायगत चार्टरित लेखाकार से विधिवत् प्रमाणित लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के आधार पर एआरआर का निर्धारण किया है। वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के वर्षों के वास्तविक व्यय

का औसत योग निकालने के लिए आईएसएचपीएल द्वारा संबंधित वर्षों के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार बनाये गए हैं।

- (ग). खंड 2.3.2 अनुबद्ध करता है कि यदि इंडएएस और आईजीएपी के अंतर्गत सूचित आंकड़ों में कोई विचलन होता है तो इंडएएस आंकड़ों को अपवर्जित करते हुए और आईजीएपी के अनुसार आंकड़ों को सुविचार में लेते हुये एआरआर में समायोजन किया जाये।

लेखापरीक्षित वार्षिक लेख में दर्शाये गए मूल्यहास आंकड़े आईजीएपी के अनुसार बताये गए हैं, आईएसएचपीएल ने लेखांकन प्रणाली में परिवर्तन के कारण यानी फार्म 6क में आईजीएपी से इंडएएस को कोई परिवर्तन नहीं दर्शाया है।

लेकिन, आईएसएचपीएल ने एआरआर परिकलन के लिए प्रारंभिक व्ययों के लिए 0.76 लाख रु. की राशि का व्यय सुविचार में लिया है। इस संबंध में, यह उल्लेख करना होगा कि आईएसएचपीएल के प्रशुल्क के आरंभिक निर्धारण के दौरान, 22 लाख रु. के आरंभिक व्यय को प्राधिकरण द्वारा लाइसेंस की शेष अवधि के दौरान परिशोधन के लिए अलग किया गया था और तदनुसार 0.76 लाख रु. को वार्षिक परिशोधन राशि के रूप में समझा गया है। इसके अतिरिक्त, आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तुत एआरआर में परिशोधन के लिए किसी और राशि पर सुविचार नहीं किया गया है। आईएसएचपीएल ने 0.76 लाख रु. प्रति वर्ष आरंभिक व्यय के परिशोधन के लिए सुविचार में लिया है ताकि वर्ष 2016-17 से 2018-19 के कुल व्यय के साथ-साथ वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का परिकलन किया जा सके। यदि सुविचार नहीं किया गया है तो यह राशि आईएसएचपीएल की लाइसेंस अवधि के दौरान अनकवर्ड रहेगी। इसलिए, यह प्राधिकरण इस राशि को एआरआर परिकलन में सुविचार करने को प्रवृत्त है।

- (घ). एआरआर का निर्धारण करते समय आईएसएचपीएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2, 2.3.1 और 2.3.2 में निर्धारित उन व्ययों का अपवर्जन किया है जो एआरआर परिकलन में ग्राह्य नहीं हैं। आईएसएचपीएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 और कार्यकारी दिशानिर्देश के खंड 2.2, 2.3.1 और 2.3.2 में निर्धारित उपबंधों के अनुसार निम्नलिखित समायोजन किये हैं जिन का विशेष उल्लेख किया जा रहा है:

- (i) प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 का खंड 2.2 अन्य बातों के साथ-साथ यह अनुबद्ध करता है कि वीओटी प्रचालक द्वारा स्वामी पत्तन को देय रॉयल्टी/राजस्व का प्रशुल्क परिकलन के लिए यथाग्राह्य लागत के रूप में अनुमेय नहीं होगा जिनकी बोली प्रक्रिया 29 जुलाई, 2003 से पहले पूरी हो गयी है, एआरआर परिकलन करते समयक प्रशुल्क परिकलन में अगले उच्चतम बोली लगाने वाले तक हिसाब में ली जायेगी।

आईएसएचपीएल एक वीओटी प्रचालक है जो 2003 जुलाई-पूर्व काल में आता है। इस प्रकार, आईएसएचपीएल के मामले में, आईएसएचपीएल द्वारा लाइसेंस प्रदाता पत्तन एसपीएमपी को प्रदत्त राजस्व हिस्सा आगामी उच्च बोली कर्ता की सीमा तक लागत की मद के रूप में ग्राह्य है। तदनुसार, वर्ष 2016-17 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में यथा प्रदर्शित राजस्व हिस्सा का 91.33% यानी वर्ष 2016-17 में 1841.75 लाख रु, 2017-18 में 2669.81 लाख रु और 2018-19 में 2974.77 लाख रु आईएसएचपीएल द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुरूप एआरआर परिकलन के लिए सुविचार में लिया गया है। ऐसा अनुपालन तब भी किया गया था जब आईएसएचपीएल के प्रशुल्क 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत निर्धारित किये जा रहे थे।

- (ii). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.3.1(ii) के अनुसार, ऋण पर व्याज, अप्राप्य और संदिग्ध उधारों के लिए प्रावधान, कम खपत वाली माल सूची आदि को अपवर्जित किया जाना है। आईएसएचपीएल ने संदर्भाधीन वर्षों के लिये अपने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में अप्राप्य और संदिग्ध उधारों तथा कम खपत वाली माल सूची के किसी व्यय को नहीं दर्शाया है।

- (iii). जहां तक व्याज पर व्यय का संबंध है, आईएसएचपीएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में 'वित्तीय लागत' के मुख्य शीर्ष के अधीन 3 उप-शीर्षों के अंतर्गत अर्थात् उधार लागत पर व्याज, रोकड़ क्रेडिट पर व्याज और सावधि ऋणों पर व्याज को दर्शाता है, जो कुल मिलाकर वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के लिए क्रमशः 4.47 लाख रु., 36.49 लाख रु. और 2.69 लाख रु. होता है, जिसे प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.3.1 (ii) के अनुसार एआरआर परिकलन में से अपवर्जन के लिए सुविचार में लिया गया है।

- (iv). आईएसएचपीएल ने औसत वार्षिक व्यय निकालने के लिए फार्म नं.1 में वार्षिक लेखाओं में यथाप्रदर्शित "हानि की प्राफिट पालिसी पर बीमा प्रीमियम" शीर्ष के अंतर्गत 2.42 लाख रु., 2.19 लाख रु. और 2.31 लाख रु. के लिए बुक किये गए व्यय को भी अपवर्जित किया है। इस संबंध में, यह स्मरण कराया जाता है कि पिछले सामान्य संशोधन के दौरान भी लॉस ऑफ प्राफिट पॉलिसी की बीमा लागत को इस आधार पर लागू मद के रूप में अनुमति नहीं दी गई थी कि बीमा पॉलिसी लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुरूप नहीं है। यह उल्लेखनीय है कि लाइसेंस करार का खंड 7.1 (म) आईएसएचपीएल से अपेक्षा करता है कि हानि, क्षति, बर्ष के विनाश, टर्मिनल क्षेत्र और बाजार मूल्य पर प्रतिस्थापन के लिए टर्मिनल की अनुपंगी सुविधाओं के प्रति बीमा कवर रखा जायेगा और कि लाभ की हानि के लिए लिया गया बीमा कवर एलए के अनुसार नहीं है।
- (ड). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के और इस प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.2, 2.3.1 और 2.3.2 में निर्धारित उपबंधों के अनुसार और समंजनों के आधार पर, जैसी ऊपर चर्चा की गयी है आईएसएचपीएल प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.4 के अनुसार वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिये 7604.83 लाख रु के औसत व्यय पर पहुंचा है।
- (v). (क). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.5 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के अनुसार नियोजित पूंजी में 31 मार्च, 2019 को 13813.58 लाख रु (138.14 करोड़ रु.) की सकल स्थायी परिसंपत्तियां हैं जो आईएसएचपीएल के वर्ष 2018-19 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शायी गई सकल स्थायी परिसंपत्तियों के अनुरूप है। वर्ष 2018-19 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में प्रगति अधीन कार्य शून्य दर्शाया गया है। आईएसएचपीएल ने फार्म 7 में आईजीएएपी के अनुसार स्थायी परिसंपत्ति विवरण प्रस्तुत किया है जिसे चार्टरित लेखाकार द्वारा प्रमाणित किया गया है।
- (ख). (i). प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.6 में कार्यशील पूंजी के निधरण के मानदंड अनुबद्ध है। कार्यशील पूंजी में मालसूची, विविध देनदार और भुगतान शेष शामिल है। अतिरिक्त पूंजी की सूची की सीमा एक वर्ष का औसत उपभोग होगा और सूची की अन्य मदों के मामले में यह सीमा ईंधन को छोड़ कर भंडारों के छह माह का औसत उपयोग होगा। नकदी शेष की सीमा एक माह का नकद व्यय होगा करारगत बाध्यताओं और पट्टा किराया/अनुज्ञप्ति शुल्क को विविध देनदार माना जाएगा।
- (ii). आईएसएचपीएल ने फार्म 1 में कार्यशील पूंजी के अंतर्गत 279.06 लाख रु. की राशि पर माल सूची के रूप में सुविचार में लिया है। इससे 277.73 लाख रु. पूंजीगत कलपुर्जों की माल सूची और 1.33 लाख रु. की अन्य मालसूची है और इसमें ईंधन और कार्यार्थी कलपुर्जे शामिल नहीं है। वर्ष 2018-19 में के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शाये गए भंडार खपत के आंकड़े वर्ष 2018-19 में सपत किये गए कुल मूल्य के अनुरूप हैं। इसके अतिरिक्त, यह देखा गया है कि आईएसएचपीएल ने अन्य मालसूची (ईंधन और कार्यार्थी कलपुर्जों को छोड़कर) की 6 महीने की औसत और पूंजीगत कलपुर्जों की एक वर्ष की खपत के सुविचार में ठीक ढंग से लिया है।
- (iii). आईएसएचपीएल ने कार्यशील पूंजी में विविध देनदार के एक घटक के रूप में एसपीएमपी के पास प्रतिभूति जमा के 121.33 लाख रु. (1.21 करोड़ रु.) की राशि को सुविचार में लिया है। इस संबंध में, यद्यपि प्रतिभूति जमा 2016-17 से 2018-19 के वर्षों में नहीं किया गया है, परंतु यह सुविचार में लेते हुए कि आईएसएचपीएल द्वारा प्रतिभूति जमा अब भी एसपीएमपी के पास रखा हुआ है और कि यह पूरी लाइसेंस अवधि के दौरान एसपीएमपी के पास पड़ा रहेगा, इसलिए आईएसएचपीएल ने प्रतिभूति जमा की राशि को विविध देनदारों के रूप में सुविचार में लिया है।
- चूंकि आईएसएचपीएल द्वारा एसपीएमपी को प्रतिभूति जमा का भुगतान वर्ष 2016-17 से 2018-19 में नहीं किया गया है, प्रतिभूति जमा की उक्त राशि को कार्यशील पूंजी निकालने के लिए विविध देनदार घटक के रूप में सुविचार में नहीं लिया जा रहा है।
- (iv). आईएसएचपीएल द्वारा एसपीएमपी को किये गए रॉयल्टी के अग्रिम के रूप में दी गई 1000.00 लाख रु. की राशि को कार्यशील पूंजी में विविध देनदारों के एक भाग के रूप में लिया है। आईएसएचपीएल ने सूचित किया है कि उक्त राशि को एसपीएमपी ने रॉयल्टी के आरोपित और गैर-कानूनी दावे के प्रति भुना लिया है, जिसे आईएसएचपीएल ने एसपीएमपी को रॉयल्टी के अग्रिम के रूप में दिया गया सुविचार में लिया है और इसलिए उसने इसे विविध देनदार के एक घटक के रूप में सुविचार में लिया है।

इस संबंध में, यह कहना है कि, यह मुद्दा आईएसएचपीएल और एसपीएमपी के बीच एक विवाद के कारण उठा है और यह रियायत करार के संविदात्मक दायित्व से संबंधित नहीं है। अतः उक्त राशि विविध देनदारों के एक भाग के रूप में नहीं ली जा सकती। तदनुसार, 10.00 करोड़ रु. की उक्त राशि के कार्यशील पूंजी निकालने के लिए विविध देनदार के एक घटक के रूप में अपवर्जित किया जाता है।

- (v). आईएसएचपीएल द्वारा 559.56 लाख रु. की एक राशि को अन्य विविध देनदार के रूप में माना है। उक्त राशि वास्तव में व्यापार प्राप्तव्य है जिसके बारे में, यह सूचित किया गया है। आईएसएचपीएल द्वारा अन्यो के साथ किये गए संविदा उपबंधों के अनुसार है।

इस संबंध में, यह बताया जाता होगा कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 58 के अनुसार, उतारे गए माल की दरें माल के उतारे जाते ही दी जानी होती हैं और बोर्ड के परिसर से हटाये जाने वाले कार्गो की दरें या निर्यात के लिए लदान पर या पोतांतरण पर माल के कथित हटाये जाने या लदान या पोतांतरण से पूर्व भुगतान करना होता है। आईएसएचपीएल द्वारा किया गया संविदा करार उसके अपने विवेकानुसार किया गया प्रतीत होता है। अतः इसे विविध देनदार नहीं माना जा सकता। एआरआर निर्धारण करते समय अन्य बीओटी प्रचालकों अर्थात् चेन्नई इंटरनैशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीआईटीपीएल), गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल), विसाका कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) आदि ने भी इस पद्धति को अपनाया है। उक्त सांविधिक उपबंध को देखते हुए, यह प्राधिकरण आईएसएचपीएल के इस अनुरोध को स्वीकार करने की स्थिति में नहीं है कि व्यापार प्राप्तव्य को विविध देनदार के रूप में स्वीकार कर ले।

- (vi). लेकिन, बीओटी प्रचालकों द्वारा संबंधित लाइसेंस प्रदाता पत्तनों को लाइसेंस करार के अंतर्गत किये गए पूर्व भुगतान और अग्रिम को उस सीमा तक विविध देनदारों की एक सीमा के रूप में मान्य किया जा सकता है यदि वे पास-श्रू के रूप में अन्यथा अनुज्ञेय हो। आईएसएचपीएल के पिछले सामान्य संशोधन में आईएसएचपीएल द्वारा वास्तव में प्रदत्त वार्षिक पट्टा किराया के आधार पर एक महीने के औसत पट्टा किराया की अनुमति दी गई थी। वही स्थिति इस बार के विश्लेषण में भी अपनायी गई है। अतः 49.40 लाख रु. तक के विविध देनदार (लेखापरीक्षित वार्षिकलेखाओं के पट्टा किराया [592.77 लाख रु.]/ 12 महीने= 49.40 लाख रु.) इस विश्लेषण में सुविचारित हैं।

- (vii). आईएसएचपीएल द्वारा यथा सुविचारित 679.17 लाख रु. (6.79 करोड़ रु.) के रोकड शेष को हल्का सा संशोधित करके 657.26 लाख रु. किया जा रहा है जो फार्म नं. 1 में वर्ष 2018-19 के लिए एक महीने के अनुज्ञेय व्यय घटा मूल्यहास तथा परिशोधन राशि के आधार पर है [(8169.81 लाख रु.- 281.91 लाख रु. - 0.76 लाख रु.)/ 12 = 657.26 लाख रु.]]।

- (घ). अतः उपरोक्त के आधार पर कार्यशील पूंजी को आईएसएचपीएल द्वारा यथा सुविचारित 2639.12 लाख रु. के स्थान पर 985.72 लाख रु. सुविचार में लिया जाता है।

- (ङ). जैसा ऊपर स्पष्ट किया गया है, स्थायी आस्तियां और कार्यशील पूंजी युक्त कुल नियोजित पूंजी आईएसएचपीएल द्वारा यथापरिकलित 16452.70 लाख रु. के प्रति 14799.30 लाख रु. की बनती है।

- (vi). प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.7 के अनुसार, संशोधित नियोजित पूंजी पर 16% की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिफल की गणना की जाती है जो 2367.89 लाख रुपए है जिसे वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) के परिकलन में माना जाता है।

- (vii). एआरआर में तीन वित्त वर्षों 2016-17 से 2018-19 के व्यय के औसत के साथ 16% आरओसीई शामिल है। तदनुसार, आकलित एआरआर 9972.72 लाख रुपए है। तत्पश्चात्, प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.8 के अनुसार वर्ष 2019-20 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई की 100% की दर से उक्त एआरआर को सूचकांकित किया जाता है जो 4.26% है। इसके अतिरिक्त, चूंकि वित्तीय वर्ष 2020-21 पहले ही आरम्भ हो चुका है आईएसएचपीएल वर्ष 2020-21 के डब्ल्यूपीआई सूचकांकन का भी पात्र है जो 1.88% है। इस स्थिति के मद्देनज़र, यह प्राधिकरण एआरआर परिकलन में, 2019-20 के सूचकांकित एआरआर पर 1.88% के अतिरिक्त वृद्धि गुणक को सुविचार करने को प्रवृत्त है। उक्त दोनों सूचकांकन गुणकों को लागू करने के पश्चात्, आईएसएचपीएल द्वारा निकाले गए 10673.37 लाख रु. के अधिकतम सूचकांकित एआरआर के प्रति 10593.03 लाख रु. का अधिकतम सूचकांकित एआरआर निकलता है।



- (viii). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 का खंड 3.1.2 अनुवद्ध करता है कि उन प्रचालकों के मामले में जिन्होंने न्यायालयों से संपर्क नहीं किया है, इस दिशानिर्देश के अंतर्गत पहले प्रशुल्क निर्धारण की अवधि तक के अतिरेक/घाटों को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 के अनुसार निपटाया जाये। नीचे पुनः उद्धृत है:-

*"विद्यमान प्रशुल्क नियत करते समय आश्रित पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में वास्तविक और वित्तीय निष्पादनों की समीक्षा की जायेगी। यदि निष्पादनों में पूर्वानुमानों की तुलना में 20% से अधिक अथवा कम परिवर्तन देखा जाता है तो प्रशुल्क को बाद में समायोजित किया जायेगा। ऐसा करते समय प्राप्त किये जा चुके लाभ/हानि का 50% प्रशुल्क को संशोधित करते समय समंजित किया जायेगा।"*

आईएसएचपीएल के पिछले प्रशुल्क वर्ष 2016-17 से 2018-19 के आकलनों पर भरोसा करते हुए 15 सितंबर, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/13/2017- आईएसएचपीएल द्वारा नियत किये गए थे। इस प्रकार, 15 सितंबर, 2017 के पिछले संशोधन आदेश द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 के आकलनों और इसी अवधि के वास्तविकों पर भरोसा किया गया। अतः प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 3.1.2 के अनुपालन में अतिरेक/ घाटे का निर्धारण करने के लिए विश्लेषण किया जाना है।

- (ix). विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, आईएसएचपीएल ने पूर्वावधि विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया है। पूर्वावधि विश्लेषण करने का एक प्रयास किया गया है, जिस पर नीचे चर्चा की जा रही है:

(क). वर्ष 2016-17 से 2018-19 की अवधि के दौरान आईएसएचपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात क्रमशः 26.78 लाख टन, 29.24 लाख टन और 32.68 लाख टन है जो कुल मिलाकर 29.57 लाख टन बनता है, जबकि सितंबर, 2017 के प्रशुल्क आदेश में आकलित सदृश अवधि के लिए यह कुल 24.60 एमएमटीपीए था। केओपीटी ने आईएसएचपीएल द्वारा अपनी गणना में यथा सुविचारित औसत यातायात की पुष्टि की है। यातायात में लगभग 20% का सकारात्मक विचलन देखा जाता है।

(ख). पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने 12 जून, 2015 के पत्र के द्वारा भारत के महान्यायवादी की राय संसूचित की है कि प्रचालक द्वारा अर्जित वास्तविक आय की गणना उनके लेखापरीक्षित लेखाओं के आधार पर सुविचार में ली जानी चाहिए न कि काल्पनिक आय के आधार पर। इसलिए, पूर्वावधि के विश्लेषण के प्रयोजन से, आईएसएचपीएल के वर्ष 2016-17 से 2018-19 के वार्षिक लेखाओं में दी गई वास्तविक आय को सुविचार में लिया जाता है।

यह भी कि सितंबर, 2017 के आदेश में भरोसा की गई आकलित प्रचालन आय में सितंबर, 2017 के आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा यातायात में अनुमत वृद्धि के प्रभाव को लेखबद्ध करने के लिए, वृद्धि की जाती है ताकि वास्तविक आय और आकलित आय के बीच समान तुलना हो सके।

- (ग). आईएसएचपीएल के वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में यथा प्रदर्शित व्ययों को सुविचार में लिया गया है, सिवाए निम्नलिखित के:

(i). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.8.1 में अंतर्विष्ट अनुवद्धता के अनुरूप और पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनायी गई पद्धति के अनुरूप आईएसएचपीएल द्वारा राजस्व हिस्से को दूसरे उच्चतम बोलीकर्ता द्वारा उद्धृत राजस्व हिस्से की सीमा तक लागत मद के रूप में सुविचार में लिया है। ऐसी पद्धति सितंबर, 2017 के आदेश में भी अपनायी गई थी।

(ii). वर्ष 2016-17 से 2018-19 के वार्षिक लेखाओं में बीमा व्यय के क्रमशः 117.62 लाख रु., 115.90 लाख रु. और 113.88 लाख रु. के प्रति लॉस ऑन प्राफिट पालिसी की बीमा लागत के अपवर्जित करने के पश्चात 115.20 लाख रु., 113.71 लाख रु. और 111.57 लाख रु. को सुविचार में लिया गया है। ऐसी पद्धति सितंबर, 2017 के पिछले आदेश में भी अपनायी गई थी।

(iii). यह भी कि, दिशानिर्देश 2005 के आधार पर आईएसएचपीएल के प्रशुल्क को पिछली समीक्षा के दौरान अपनायी गई पद्धति के अनुरूप अन्य आय के अंतर्गत सावधि जमा पर व्याज की आय को सुविचार में नहीं लिया गया है। इसी प्रकार, रोकड़ क्रेडिट और सावधि ऋणों पर व्याज पर व्यय, अन्य उधार लागतों को, जैसी लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में वित्तीय लागतों में दर्शाया गया है, पूर्वावधि विश्लेषण से संबंधित लागत विवरण में सुविचार में नहीं लिया गया है।

- (घ). (i). 2005 के दिशानिर्देशों के आधार पर पिछली समीक्षा के समय अपनायी गई पद्धति के अनुरूप नियोजित पूंजी को निवल स्थायी आस्तियां जमा 2005 दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार कार्यशील पूंजी सुविचार में लिया जाता है।

- (ii). लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शायी गई निवल स्थायी आस्तियां आईजीएएपी पर आधारित हैं। इसलिए वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए आईजीएएपी के अनुसार नियोजित पूंजी के निर्धारण के लिए आईएसएचपीएल द्वारा उपलब्ध करायी गई व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार द्वारा प्रमाणित हैं।, तदनुसार गणना में ली गई निवल स्थायी आस्तियां वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए क्रमशः 2152.25 लाख रु., 1437.05 लाख रु. और 1310.09 लाख रु. हैं।
- (iii). कार्यशील पूंजी की गणना प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.9.9. की अनुवद्धता के अनुरूप की गई है, इस पर नीचे चर्चा की गई है:-
- (क). चूंकि, कोई संपदा आय अथवा रेल टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार नहीं हैं इसलिये विविध देनदार शून्य समझे गये हैं, जैसा आईएसएचपीएल की पिछली प्रशुल्क समीक्षा के दौरान किया गया था। तथापि, निजी प्रचालकों द्वारा लाइसेंस करार के अंतर्गत संबंधित लाइसेंस प्रदाता पत्तन को किये गए पूर्व भुगतान और अग्रिम को इस प्राधिकरण के सितंबर, 2008 को पारित काम आदेश के आधार पर उस हद तक विविध देनदारों के रूप में मान्यता दी जाती है जिस तक वे अन्यथा पास श्रू के रूप में अनुज्ञेय होते। आईएसएचपीएल के पिछले सामान्य संशोधन में, आईएसएचपीएल द्वारा वास्तव में प्रदत्त वार्षिक पट्टा किराये के आधार पर एक महीने का औसत पट्टा किराया अनुज्ञेय किया गया था। वही स्थिति इस विश्लेषण में भी बनाये रखी जाती है।
- (ख). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड संख्या 2.9.9 के अनुसार प्रत्येक, वर्ष में खपत किये गए पूंजीगत कलपुर्जों का मूल्य, आईएसएचपीएल द्वारा यथा सूचित, और अन्य मालसूची के प्रत्येक वर्ष में 6 महीने की औसत खपत (ईंधन और कार्यार्थी कलपुर्जों के सिवाए) को मालसूची मूल्य निकालने के लिए वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए सुविचार में लिया गया है।
- (ग). दिशानिर्देश 2005 के आधार पर पिछली समीक्षा के दौरान अपनायी गई पद्धति के अनुरूप एक महीने के अनुज्ञेय व्यय घटा मूल्यहास पर रोकड़ शेष को सुविचार में लिया गया है।
- (घ). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 चालू देयताओं का कोई मानदंड निर्धारित नहीं करते हैं। इसलिए, वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए आईएसएचपीएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में यथा प्रदर्शित चालू देयताओं पर सुविचार किया जाता है, जैसा आईएसएचपीएल के पिछले सामान्य संशोधन में किया गया था।
- (iv). इस प्रकार, वर्ष 2016-17 से 2018-19 के दौरान निवल नियोजित पूंजी क्रमशः 25.31 करोड़ रु., 17.63 करोड़ रु. और 17.91 करोड़ रु. निकलती है।
- (ङ). 2016-17 से 2018-19 के आकलन और समान अवधि के वास्तविकों की समीक्षा के लागत विवरण की प्रति **अलुनगनक-1क** के रूप में संलग्न है। पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित वास्तविकों की आकलनों के साथ तुलना का सार नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

विवरण	2016-17 से 2018-19 वर्षों का पूर्णयोग स्पष्ट शब्दों में (रु. करोड़ में)		परिवर्तन % में
	प्रशुल्क आदेश के अनुसार आकलन	वास्तविक	
यातायात (लाख टन में)	73.80	88.70	20%
कुल प्रचालन आय	214.18	287.72	34%
कुल व्यय, एफएमई घटा एफएमआई, मूल्यहास और उपरिव्यय सहित	193.35	228.15	18%
प्रतिफल पूर्व अतिरेक/घाटा	20.83	59.57	186%

विवरण	2016-17 से 2018-19 वर्षों का पूर्णयोग स्पष्ट शब्दों में (रु. करोड़ में)		परिवर्तन % में
	प्रशुल्क आदेश के अनुसार आकलन	वास्तविक	
नियोजित पूंजी (औसत)	21.22	20.29	-4%
नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिफल	10.19	9.74	-4%
आरओसीई के पश्चात निवल अतिरेक (पिछले अतिरेक के समंजन से पूर्व)	10.64	49.83	368%

आईएसएचपीएल द्वारा नियोजित पूंजी पर अर्जित प्रतिफल का ब्यौरा, नीचे की सारणी में दर्शाया गया है:-

(रु. करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	2016-17	2017-18	2018-19	औसत
(i).	आईएसएचपीएल द्वारा अर्जित प्रतिफल पूर्व वास्तविक अतिरेक	10.84	19.86	28.87	19.86
(ii).	वास्तविक नियोजित पूंजी	25.31	17.64	17.91	20.29
(iii).	नियोजित पूंजी पर वास्तविक प्रतिफल प्रतिशत में	43%	113%	161%	98%
(iv).	नियोजित पूंजी पर @16% प्रतिफल में परिवर्तन	169%	606%	906%	512%

(च). महालेखा परीक्षक की राय के साथ पठित प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.13 के अनुसार, पिछली प्रशुल्क अवधि की वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय निष्पादन की समीक्षा में +20% से अधिक भिन्नता होती है तो तब पूर्वावधि समंजन का प्रश्न उठेगा।

उक्त विश्लेषण से यह देखा जा सकता है कि नियोजित पूंजी पर प्रतिफल के संदर्भ में वित्तीय निष्पादन सकारात्मक है और वह 20% से अधिक है परंतु भौतिक प्रतिमानों में परिवर्तन यानी वास्तविक प्रहस्त यातायात लगभग 20% है। अतः यह वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए आईएसएचपीएल के पूर्वावधि अतिरेक के समंजन का मामला नहीं बनता।

प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 3.1.2 के अनुसार, प्रथम प्रशुल्क निर्धारण की अवधि तक के अतिरेक/घाटे को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 के अनुसार निपटाया जाता है। पूर्व निष्पादन के विश्लेषण के लिए कवर अवधि 3 वर्ष है यानी 2016-17 से 2018-19।

वर्ष 2019-20 के आईएसएचपीएल के वित्तीय और भौतिक निष्पादन का विश्लेषण वर्ष 2019-20 के लेखापरीक्षित लेखाओं के कोविड 19 महामारी की वजह से उपलब्ध न होने कारण नहीं हो पाया। अतः आईएसएचपीएल के वर्ष 2019-20 और 2020-21 तक के निष्पादन का विश्लेषण अगले प्रशुल्क चक्र के प्रशुल्क निर्धारण के दौरान विश्लेषण कर लिया जायेगा, और यदि ग्राह्य लागत और अनुज्ञेय 16% के प्रतिफल के अतिरिक्त कोई अतिरेक हुआ तो उसे प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 पर एमओएस द्वारा प्राप्त किये गए भारत के महान्यायाधी की राय के अनुसार 60:40 के अनुपात में समंजित कर लिया जायेगा।

(ख). तदनुसार, संशोधित अधिकतम सूचकांकित एआरआर 105.93 करोड़ रु बनता है। एआरआर परिकलन का ब्यौरा, हमारे द्वारा यथाआशोधित, **अनुलग्नक-II** पर सलग्न है। आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तुत अधिकतम सूचकांकित एआरआर और हमारे द्वारा निकाले गये पिछली अवधि के अतिरेकों को समायोजित करने के पश्चात संशोधित अधिकतम सूचकांकित एआरआर का सारांश नीचे दिया जाता है:-

(रु. करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	आईएसएचपीएल द्वारा यथाप्रस्तुत अनुसार एआरआर परिकलन	विश्लेषण में यथासुविचारित अनुसार एआरआर परिकलन
1	औसत ग्राह्य व्यय 2016-17, 2017-18 और 2018-19	76.05	76.05
2	31.03.2019 तक जारी प्रगतिधीन पूंजीगत कार्य सहित 31.03.2019 तक नियोजित पूंजी और मानदंडों के अनुसार कार्यशील पूंजी	164.53	147.99
3	नियोजित पूंजी पर 16% की दर से प्रतिफल	26.32	23.68
4	31 मार्च 2019 को एआरआर (4=1+3)	102.37	99.73
5	वर्ष 2019-20 में लागू डब्ल्यूपीआई की 100% की दर से एआरआर का सूचकांकन (वर्ष 2019-20 के लिये 4.26%)	106.73	103.98
6	वर्ष 2020-21 में लागू डब्ल्यूपीआई की 100% की दर से एआरआर का सूचकांकन (वर्ष 2020-21 के लिये 1.88%)	-	105.93
7	घटायें - एआरआर परिकलन में 2016-17, 2017-18 और 2018-19 वर्षों के लिये पूर्वावधि के अतिरेकों का समायोजन	-	-
8	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर)	106.73	105.93

- (xi). (क). प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.10 के अनुसार, दरमान प्राप्त करने के लिए वीओटी प्रचालक द्वारा वर्ष वाई 1, वाई 2, वाई 3 के दौरान वास्तविक प्रहस्तित यातायात के औसत पर विचार किया जाएगा जो संबन्धित पत्तन द्वारा विधिवत प्रमाणित होगा। आईएसएचपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए औसत यातायात 29.57 लाख टन माना है। एसपीएमपी ने आईएसएचपीएल द्वारा यथासुविचारित यातायात के आंकड़ों की पुष्टि की है और ठीक है।

इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि यद्यपि आईएसएचपीएल ने दरमान निकालने के एक आधार के रूप में वर्ष 2016-17 से 2018-19 के औसत यातायात को सुविचार में लिया है, आईएसएचपीएल ने निवेदन किया है कि कोविड-19 महामारी के कारण कार्गो की प्रमात्रा अत्यधिक कम हो गई है और हाल ही के महीनों में इसके स्थिर होने की कोई संभावना नहीं है। अतः आईएसएचपीएल ने बताया है कि आईएसएचपीएल 2.96 एमएमटी की प्रक्षेपित मात्रा को चालू वित्त वर्ष में और साथ ही आगामी वर्ष में नहीं कर सकेगा क्योंकि आर्थिक मंदी के जारी रहने की संभावना है। इस प्रकार, यह बताया गया है कि पूर्व निष्पादन ऐसी अभूतपूर्व स्थिति में भावी प्रक्षेपण का संकेत नहीं दे सकता। आईएसएचपीएल ने अनुरोध किया है कि वर्ष 2020-21 और 2021-22 के लिए यातायात 2.3 एमएमटी पर सुविचार किया जाए।

इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना विचारणीय होगा कि कोविड-19 महामारी के कारण प्रमात्रा में घटौती केवल आईएसएचपीएल के लिए ही नहीं है, अपितु, इसका प्रभाव सभी महापत्तन न्यासों और वीओटी प्रचालकों पर भी पड़ेगा। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के आधार पर प्रशुल्क निर्धारण करते समय, वीओटी परिचालकों सहित उनके सहित, जिनके मामले हाल ही में निपटायें गए हैं, दरमान निकालने के लिए वर्ष 2016-17 से 2018-19 के औसत यातायात को ही आधार बनाया गया है, जैसा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.10 में अनुबद्ध किया गया है। उक्त को ध्यान में रखते हुए, यह प्राधिकरण आईएसएचपीएल के मामले में ही अलग से निर्णय लेने, की स्थिति में नहीं है।



तथापि, इस संदर्भ में, यह विचारणीय है कि, प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.14 अनुबद्ध करता है कि उचित और पर्याप्त कारणों से वीओटी परिचालक अपने दरमानों के सामान्य संशोधन या आर्थिक संशोधन के समय-पूर्व प्रस्ताव कर सकता है। तदनुसार, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के आधार पर, यदि उनकी इच्छा हो, यदि उनके यातायात में अत्यधिक परिवर्तन हो तो वे इस प्राधिकरण को अपने प्रशुल्क की समय-पूर्व समीक्षा के लिए संपर्क कर सकते हैं।

- (ख). प्रशुल्क दिशा-निर्देश 2019 के खंड 2.11.1 के अनुसार, वीओटी प्रचालक को व्यावसायिक निर्णय के आधार पर बाजार की स्थितियों के अनुसार आकलित एआरआर की सीमा में दरों का निर्धारण करने की छूट है और दरमान अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर तैयार करे जो व्यवसायगत चार्टरित लेखाकार से विधिवत् प्रमाणित हो।

प्रस्तावित दरमान तैयार करते समय आईएसएचपीएल ने मानवशक्ति तथा चल उपस्कर की आपूर्ति और सुपुर्दगी प्रभागों में 15%, घाटभाड़ा प्रभागों और तट प्रहस्तन प्रभागों में 14% और बर्थ किराया प्रभागों, विविध प्रभागों और भू-भाटक/भंडारण प्रभागों में यथास्थिति बनाये रखने का प्रस्ताव किया है। विभिन्न प्रशुल्क मदों में प्रस्तावित वृद्धि की विभिन्न प्रतिशत से आईएसएचपीएल द्वारा उगाही किये जा रहे मौजूदा प्रशुल्क पर समग्र प्रभाव 12.07% की औसत वृद्धि देखने को मिल रही है।

आईएसएचपीएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.11.1 के अनुसार अपेक्षित वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए तुल्य औसत यातायात पर प्रस्तावित दरमानों में प्रशुल्क की प्रत्येक मद के राजस्व आकलन की विस्तृत गणना दी है ताकि 10673.28 लाख रु. तक का राजस्व वसूल हो सके। आईएसएचपीएल द्वारा यथानिर्धारित उक्त राजस्व आकलन विवरण चार्टरित लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित है।

- (ग). जैसी पूर्व के किसी पैरा में चर्चा की गई है, एआरआर परिकलन के अनुसार, अधिकतम सूचकांकित एआरआर 105.93 करोड़ रु. बनता है। लेकिन, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर, आईएसएचपीएल द्वारा आकलित राजस्व 106.73 करोड़ रु. है। इसलिए, आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क में 0.80 करोड़ रु. की घटौती इस ढंग से करने की जरूरत है कि आईएसएचपीएल द्वारा अर्जित आकलित राजस्व 105.93 करोड़ रु. तक सीमित कर दिया जाये।

आईएसएचपीएल को 105.93 करोड़ रु. के उच्चतम सूचकांकित एआरआर से अधिकतम राजस्व अर्जित करने में सक्षम बनाने के लिए यह महसूस करना उपयुक्त समझा जाता है कि मानवशक्ति तथा चल उपस्कर आपूर्ति तथा सुपुर्दगी प्रभागों, घाट भाड़ा प्रभागों तथा तट प्रहस्तन प्रभागों की मौजूदा दरों में 13% की वृद्धि की अनुमति दी जाए न कि कार्गो मदों में 14% और 15% की वृद्धि, जैसी आईएसएचपीएल ने चाही है। इस प्रकार, आईएसएचपीएल 105.75 रु. तक का राजस्व अर्जित करने की स्थिति में होगा और 0.18 करोड़ रु. का राजस्व अंतर रह जायेगा।

- (xii). आईएसएचपीएल के पूर्व के सामान्य संशोधन की तरह ही, एसपीएमपी ने बताया है कि यद्यपि बर्थ संख्या 4 (पुराना बर्थ संख्या 4क) पर प्रहस्तित किये जाने वाले कार्गो में बहुत सारी वस्तुएं आती हैं जैसे उर्वरक, कच्ची उर्वरक सामग्री, सोडा एश, और अन्य शुष्क बल्क कार्गो। आईएसएचपीएल ने केवल कोकिंग कोयले की दर का ही प्रस्ताव किया है, जिस पर आपत्ति उठायी जाती है, क्योंकि इससे केवल एक वस्तु को प्रहस्त करने की उनकी मंशा को दर्शाता है जो लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुरूप नहीं है और साथ ही बर्थ का न्यून उपयोग भी रहता है। उक्त को देखते हुए, एसपीएमपी ने आईएसएचपीएल को अन्य शुष्क बल्क कार्गो की दरें निर्धारित करने का अनुरोध किया। इस बारे में आईएसएचपीएल ने प्रत्युत्तर में बताया कि बर्थ संख्या 4क की 3 एमएमटीपीए की क्षमता के प्रति इसने वर्ष 2016-17 में 2.92 एमएमटी और 2018-19 तथा 2019-20 में 3 एमएमटीपीए से अधिक कार्गो का प्रहस्तन किया है इस प्रकार चूंकि बर्थ की पूरी क्षमता का उपयोग किया जा रहा है, इसलिए इसके अन्य शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए कोई स्थान नहीं रहता है।

आईएसएचपीएल द्वारा किये गए निवेदन के आधार पर यह स्पष्ट नहीं होता है आईएसएचपीएल की सुविधाका न्यून उपयोग कैसे हुआ, जैसा एसपीएमपी ने संकेत दिया है। तिस पर भी, आईएसएचपीएल को अन्य प्रयोक्ताओं के कार्गो प्रहस्त करने के लिए कदम उठाने का अनुरोध किया जाता है ताकि उसकी सुविधा का अधिक से अधिक उपयोग सुनिश्चित हो सके। इस संबंध में आईएसएचपीएल जब कभी ऐसे कार्गो के प्रहस्तन की संकल्पना हो तब प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के 5.6.1 से 5.6.5 निबंधनों में अन्य बल्क कार्गो प्रहस्तन की दरों के निर्धारण का अलग से प्रस्ताव लेकर आये।

- (xiii). मौजूदा सोपाधिकता और उन सोपाधिकताओं जिनमें आईएसएचपीएल ने मौजूदा सोपाधिकताओं में संशोधन/विलोपन का प्रस्ताव किया है अथवा नए प्रावधान लागू करने का प्रस्ताव किया है उनका तुलनात्मक

विवरण आईएसएचपीएल द्वारा संशोधन प्रस्ताव के लिए दी गयी टिप्पणियों/कारणों के साथ प्रस्तावित संशोधनों को स्वीकार करने अथवा अस्वीकार करने की अनुशंसा के लिए दिये गए कारणों के साथ **अनुलग्नक- III** के रूप में संलग्न है। आईएसएचपीएल द्वारा दी गयी टिप्पणियों पर विचार करते हुये अनुमोदित मौजूदा सोपाधिकताओं में प्रस्तावित संशोधन/विलोपन और उन पर हमारी टिप्पणियाँ/विश्लेषण उक्त **अनुलग्नक-III** में दिए गए हैं।

- (xiv). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.12 के अनुसार, दरमानों को संबंधित वर्ष के 1 जनवरी से 31 दिसंबर, के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भारत सरकार द्वारा घोषित विचलन के 60% की सीमा तक मुद्रास्फीति के प्रति वार्षिक सूचकांकित किया जायेगा। ऐसे समंजित दरमान संबंधित वर्ष के 1 मई से लागू होंगे और आगामी वर्ष की 30 अप्रैल तक प्रभावी रहेंगे। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि इस मामले में वर्ष 2020-21 में सूचकांकन को एआरआर में और दरमान निकालने के लिये पहले ही सुविचार में ले लिया गया है। दरमान में अगला वार्षिक सूचकांकन 01 मई 2021 से लागू होगा। इस प्रभाव की एक टिप्पणी दरमानों में अंतर्विष्ट की जाती है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान, इस प्राधिकरण द्वारा 2021-22 के लिये घोषित किये जाने वाले डब्ल्यूपीआई के 60% तक स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन हैं। बाद के वर्षों के लिये सूचकांकन संबंधित वर्ष की 01 मई से लागू होगा और आगामी वर्ष की 30 अप्रैल तक लागू रहेगा। आईएसएचपीएल द्वारा सूचकांकित दरमान एसपीएमपी, प्रयोक्ताओं और इस प्राधिकरण को सूचित किया जायेगा।
- (xv). प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 के खंड 1.9 में अनुवद्धता के अनुसार, आईएसएचपीएल और लाइसेंस प्रदाता पत्तन एसपीएमपी, को प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2019 का पालन में अलग से करार करने का पहले ही अनुरोध किया गया है। आईएसएचपीएल द्वारा किये गये निवेदन से यह पता चलता है कि अलग से करार के लिये वे एसपीएमपी से पत्राचार कर रहे हैं। आईएसएचपीएल और एसपीएमपी इस पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से एक महीने के भीतर अलग से करार करें और उसकी एक प्रति ह्यारे रिकार्ड के लिये इस प्राधिकरण को भेजे।
- (xvi). आईएसएचपीएल के मौजूदा दरमान, 31 मार्च 2019 तक वैध थे। जब तक यह आदेश प्रभावी होगा तब लगभग अक्टूबर 2020 के आस पास होगा। आईएसएचपीएल के मौजूदा दरमानों की वैधता का 01 अप्रैल 2019 से संबंधित दरमानों के प्रभावी होने की तारीख तक किया गया समझा जाता है ताकि बीच की इस अवधि में प्रशुल्क में निर्वात से बचा जा सके।
- (xvii). (क). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के अनुसार दरमानों में निर्धारित दरे अधिकतम स्तर हैं, उसी प्रकार छोटे और रियायते न्यूनतम स्तर की हैं। आईएसएचपीएल कम दर की उगाही और/अथवा उच्च रियायत और छूट देने की शिथिलता का प्रयोग कर सकता है।
- (ख). इसके अतिरिक्त, आईएसएचपीएल किसी भी तर्कसंगत कारण से भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना प्रकाशित होने की तारीख से 30 दिन के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण बताते हुए निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क कर सकता है।

11.1. परिणामस्वरूप और ऊपर दिये गए कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण आईएसएचपीएल के संशोधित दरमानों का अनुमोदन प्रदान करता है, जिन्हे पृथक आदेश में अधिसूचित कराया गया है। संशोधित दरमान और संशोधित दरमानों को शासी करने वाली सोपाधिकताएं वहीं रहेंगी जो आईएसएचपीएल के संशोधित दरमानों को अधिसूचित कराते हुए 08 सितम्बर, 2020 के पृथक आदेश में पहले ही दी गई हैं और यह, वार्षिक सूचकांकन के अधीन, दरमानों के प्रभावी होने की तारीख से 3 वर्ष की अवधि के लिए लागू रहेंगी। उसके पश्चात् दिया गया अनुमोदन स्वतः की व्यपगत हो जायेगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा उनका विशेष रूप से विस्तार नहीं कर दिया जाता।

11.3. प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 7 के अनुसार आईएसएचपीएल इस प्राधिकरण को प्रहस्तित कार्गो यातायात, और जलयान बर्थ दिवस उत्पादकता संबंधी वार्षिक रिपोर्ट बिना नागा प्रस्तुत करेगा। आईएसएचपीएल को वार्षिक रिपोर्ट प्रत्येक वर्ष की समाप्ति के 90 दिन के भीतर प्रस्तुत करनी होंगी। समय-समय पर इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित अन्य कोई सूचना भी आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तुत की जायेगी।

11.4. प्रशुल्क और राजस्व में भिन्नता का विश्लेषण प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति के पश्चात दरमानों की आगामी सामान्य समीक्षा के दौरान किया जायेगा और प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 को खंड 3.2.1 और 3.2.2. में अंतर्विष्ट उपबंधों के अधीन अतिरिक्त अतिरेक का समंजन अगले चक्र के लिए निर्धारित किये जाने वाले प्रशुल्क में किया जायेगा।

टी.एस. वालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./328/2020-21]

इंटरनैशनल सीपीट्स (हल्डिया) प्राइवेट लिमिटेड  
वर्ष 2016-17 से 2018-19 के दौरान आय और लागत विवरण का पूर्वविधि विश्लेषण

(रु. लाख में)

क्र.सं.	विवरण	15 सितंबर 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/13/2017-आईएसएचपीएल के पिछले आदेश में सुविचारित आकलन			वास्तविक		
		2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
	यातायात (लाख टन में)	26.80	24.00	23.00	26.78	29.24	32.68
I	कुल परिचालन आय	6895.99	7476.81	7044.76	7995.04	9720.12	11056.63
II	प्रचालन लागत (मूल्यहास को छोड़ कर)						
	रखरखाव श्रम	309.94	316.14	322.46	752.22	782.92	959.70
	उपकरण परिचालन लागत	823.14	780.21	780.66	473.84	502.29	550.33
	रॉयल्टी/ राजस्व हिस्सेदारी	1789.26	1926.65	1807.90	1682.07	2438.34	2716.86
	उपकरण किराया प्रभार	1705.06	1490.71	1457.17	1607.60	1722.64	2065.94
	पट्टा किराया	536.44	563.79	592.55	539.35	564.96	592.77
	बीमा	115.20	117.50	119.85	115.20	113.71	111.57
	अन्य खर्च	34.93	38.84	37.41	9.73	15.77	4.98
	योग	5313.97	5233.84	5118.01	5180.01	6140.63	7002.15
III	मूल्यहास	745.64	415.64	415.64	1003.32	718.05	281.92
IV	उपरिव्यय						
	प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय	682.92	696.57	710.51	727.0	874.21	884.98
	प्रारंभिक खर्च बढ़े खाते	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76
	योग	683.68	697.33	711.27	727.71	874.97	885.74
V	परिचालन अधिशेष/ (घाटे) (I) - (II) - (III) - (IV)	152.70	1130.00	799.84	1084.00	1986.47	2886.82
VI	वित्त और विविध आय (एफएमआई)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	वित्त और विविध खर्च (एफएमई)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एफएमआई घटा एफएमई (VI) - (VII)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	ब्याज और कर पूर्व अधिशेष (V) + (VIII)	152.70	1130.00	799.84	1084.00	1986.47	2886.82
X	नियोजित पूंजी	2393.49	2114.60	1857.87	2531.35	1763.49	1790.67
XI	16% @ नियोजित पूंजी पर प्रतिफल	382.96	338.34	297.26	405.02	282.16	286.51
XII	क्षमता उपयोग	89%	80%	77%	-	-	-
XIII	क्षमता उपयोग के लिए आरओसीई समायोजित	382.96	338.34	297.26	405.02	282.16	286.51
XIV	निवल अधिशेष/ (घाटा) (IX) - (XIII)	(230.25)	791.66	502.58	678.98	1704.31	2600.31
XVI	निवल अधिशेष/ (घाटा) परिचालन आय का % (XVII/ में %)	-3.34%	10.59%	7.13%	8.49%	17.53%	23.52%
XVII	औसत निवल अधिशेष/घाटा परिचालन आय का %		4.79%			16.51%	

	16-17	17-18	18-19
निवल स्थायी आस्तियां	2152.25	1437.05	1310.09
कार्यशील पूंजी			
- देनदार	44.95	47.08	49.40
- मालसूची	217.13	186.54	279.06
- रोकड़	492.25	584.57	657.32
	754.32	818.19	985.78
घटायें: चालू देयताएं	0	0	0
(क). दीर्घकालीन प्रावधान-कर्मचारी हितलाभ	69.06	126.78	169.92
(ख). बकाया लेनदार-आपूर्ति/सेवाएं	113.21	113.21	113.21
(ग). अन्य चालू देयताएं	406.06	639.55	549.98
(घ). अल्पकालीन प्रावधान/उधारा	1.87	0.46	0.51
(ङ). कराधान के लिए प्रावधान	-214.98	-388.25	-328.42
योग	375.22	491.75	505.20
कार्यशील पूंजी	379.10	326.44	480.58

नियोजित पूंजी	2,531.35	1,763.49	1,790.67
---------------	----------	----------	----------

## अनुलग्नक-II

महापत्तन न्यासों में परिचालित बीओटी प्रचालकों के प्रशुल्क निर्धारित के लिए प्रशुल्क नीति 2019 के अंतर्गत वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन							
रु. लाख में							
क्र.सं.	विवरण	आईएसएचपीएल के अनुसार			प्राधिकरण द्वारा यथाआशोधित		
		2016-17 (Y1)	2017-18 (Y2)	2018-19 (Y3)	2016-17 (Y1)	2017-18 (Y2)	2018-19 (Y3)
(1).	योग व्याय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)						
(i).	प्रचालन व्यय (मूल्यह्रास सहित)	7072.37	7966.56	8429.27	7072.37	7966.56	8429.27
(ii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	4.47	36.49	2.69	4.47	36.49	2.69
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)	7076.84	8003.05	8431.96	7076.84	8003.05	8431.96
(2).	उन मदों का समंजन जहां इंडएएस (लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार) और आईजीएपी के आंकड़ों में भिन्नता पाई जाती है।						
(i).	मूल्यह्रास	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(ii).	आरम्भिक व्यय	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76
(iii).	व्यय की अन्य मदें, यदि कोई हो, सूचीबद्ध की जायें	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	समायोजनों का योग 2=(i)+(ii)+(iii)	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76
(3).	घटाएं समायोजन:						
(i).	पत्तन को प्रदत्त वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा	1841.75	2669.81	2974.77	1841.75	2669.81	2974.77
(ii).	ऋणों पर व्याज	4.47	36.49	2.69	4.47	36.49	2.69
(iii).	लाभकर पालिसी की क्षति पर बीमा प्रीमियम	2.42	2.19	2.31	2.42	2.19	2.31
(iv).	अप्राप्त्य और संदिग्ध ऋणों के लिए प्रावधान	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(v).	कम खपत वाली माल सूची के लिए प्रावधान	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(vi).	अन्य प्रावधान, यदि कोई हो	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	3 का योग = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)+3(vi)]	1848.64	2708.49	2979.77	1848.64	2708.49	2979.77
(4).	जमा: ग्राह्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.2 के अनुसार	1682.07	2438.34	2716.86	1682.07	2438.34	2716.86
(5).	सभी समायोजनों के पश्चात् कुल व्यय (5 = 1+2-3+4)	6911.03	7733.66	8169.81	6911.03	7733.66	8169.81
(6).	क्रमांक 5 का औसत व्याय = [वाई 1 + वाई2 + वाई3] / 3	7604.83			7604.83		
(7).	नियोजित पूंजी						
	(i). सकल स्थायी आस्तियां (संपत्ति, प्लांट और उपस्कर) Y3 के 31 मार्च को या Y3 के 31 दिसम्बर को जो बीओटी प्रचालक द्वारा अपनाया गया (आईजीएपी के अनुसार)	13,813.58			13,813.58		
	(ii). जमा: प्रगति अधीन कार्य के Y3 के 31 मार्च को या Y3 के 31 दिसम्बर को जो बीओटी प्रचालक द्वारा अपनाया गया हो। (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	-			-		
	(iii). जमा: कार्यशील पूंजी प्रशुल्क दिशानिर्देश 2019 के खंड 2.6 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार						
	(क). माल सूची	279.06			279.06		
	(ख). विविध देनदार	1,680.89			49.40		
	(ग). रोकड़	679.17			657.26		
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग	2,639.12			985.72		
	(iv). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)]						



		16,452.70	14,799.30
(8).	क्रमांक 7(iv) में नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिलाभ	2,632.43	2,367.89
(9).	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) 31 मार्च वर्ष 3 और 31 दिसंबर वर्ष 3 [(6)+(8)]	10,237.26	9,972.72
(10).	वर्ष 2019-20 के लिए लागू @ 4.26% डब्ल्यूपीआई के 100% पर एआरआर का सूचकांकन	10,673.37	10,397.56
(11).	वर्ष 2020-21 के लिए लागू @ 1.88% डब्ल्यूपीआई के 100% पर एआरआर का सूचकांकन	-	10,593.03
(12).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	10,673.37	10,593.03
(13).	वर्ष 2016-17 से 2018-19 के पूर्वावधि अधिशेष का समंजन अधिकतम सूचकांकित एआरआर में समंजित	-	-
(14).	समंजित अधिकतम सूचकांकित एआरआर (एआरआर)	10,673.37	10,593.03
(15).	ऊपर क्रमांक 14 में आकलित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित दरमान पर राजस्व आकलन	10,673.28	10,575.40

## अनुलग्नक-III

## मौजूदा दरमान और सोपाधिकताओं तथा प्रस्तावित प्रशुल्क और सोपाधिकताओं में तुलना

क्रम सं.	मौजूदा दरमान		प्रस्तावित दरमान		आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित सोपाधिकताओं में संशोधनों के कारण/ऑचित्य, यदि कोई है,	विश्लेषण
	भाग संख्या	प्रशुल्क और सोपाधिकतायें	अनुसूची संख्या	प्रशुल्क और सोपाधिकतायें		
	<b>1.1 परिभाषायें</b>					
1	1.1 (ii)	"वर्थ" का मतलब है हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स, कोलकाता पत्तन न्यास और बैक-अप एरिया में वर्थ नंबर 4ए।	1.1 (ii)	"वर्थ" का मतलब है हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स, कोलकाता पत्तन न्यास और बैक-अप एरिया में वर्थ नंबर 4ए।	-	कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी), के नाम का नया नाम बदलकर 'श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन (एसपीएमपी) कोलकाता' कर दिया गया है। इसके अतिरिक्त केओपीटी द्वारा वर्थ संख्या 4क को भी बदलकर 4 कर दिया है। आईएसएचपीएल ने वर्थ संख्या को वर्थ संख्या 4 (पुराना वर्थ संख्या 4क) के रूप में आशोधित करने का अनुरोध किया है। तदनुसार, आईएसएचपीएल के दरमानों में निम्नलिखित
2	1.1 (vii)	"पोर्ट" का अर्थ है 'कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) ]', कॉर्पोरेट इकाई, और इसमें कोलकाता डॉक सिस्टम और हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स शामिल होंगे से है।	1.1 (vii)	"पोर्ट" का अर्थ है 'कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) ]', कॉर्पोरेट इकाई, और इसमें कोलकाता डॉक सिस्टम और हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स शामिल होंगे से है।	-	
3	1.1 (ix)	"आईएसएचपीएल" का अर्थ इंटरनेशनल सीपोटर्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड एक विशेष प्रयोजन कंपनी (एसपीवी) है,	1.1 (ix)	"आईएसएचपीएल" का अर्थ इंटरनेशनल सीपोटर्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड एक विशेष प्रयोजन कंपनी (एसपीवी) है,	-	

क्रम सं.	मौजूदा दरमान		प्रस्तावित दरमान		आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित सोपाधिकताओं में संशोधनों के कारण/ऑचित्य, यदि कोई है,	विश्लेषण
	भाग संख्या	प्रशुल्क और सोपाधिकतायें	अनुसूची संख्या	प्रशुल्क और सोपाधिकतायें		
		जो वर्तमान में फ्लैट नंबर 27, 5वां तल, 105, पार्क स्ट्रीट, कोहिनूर बिल्डिंग, कोलकाता - 700 016, में अवस्थित है। इसके उत्तराधिकारी और नामित समनुदेशियों को, कोलकाता पत्तन न्यास के हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में बर्थ संख्या 4क के निर्माण, संचालन, प्रबंधन और रखरखाव के लिए लाइसेंस प्रदान किया गया से है।		जो वर्तमान में फ्लैट नंबर 27, 5वां तल, 105, पार्क स्ट्रीट, कोहिनूर बिल्डिंग, कोलकाता - 700 016, में अवस्थित है। इसके उत्तराधिकारी और नामित समनुदेशियों को, कोलकाता पत्तन न्यास के हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में बर्थ संख्या 4क के निर्माण, संचालन, प्रबंधन और रखरखाव के लिए लाइसेंस प्रदान किया गया से है।		परिभाषायें आशोधित की जाती हैं: (i). खंड 1.1 (ii) की परिभाषा - "बर्थ" का अर्थ हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी), श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन (एसपीएमपी) और बैकअप एरिया में बर्थ संख्या 4 (पुराना बर्थ संख्या 4क) से है।
4	1.1 (x)	"आईएसपीएचएल परिसर" का अर्थ कि, कोलकाता पत्तन न्यास हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (केओपीटी) के साथ लाइसेंस समझौते के तहत आवंटित बैक-अप एरिया सहित आईएसपीएचएल के लिए लाइसेंस प्राप्त क्षेत्र से है।	1.1 (x)	"आईएसपीएचएल परिसर" का अर्थ कि, कोलकाता पत्तन न्यास हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (केओपीटी) के साथ लाइसेंस समझौते के तहत आवंटित बैक-अप एरिया सहित आईएसपीएचएल के लिए लाइसेंस प्राप्त क्षेत्र से है।		(ii). खंड 1.1 (vii) की परिभाषा - "पोर्ट" का अर्थ है 'श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन कोलकाता (एसपीएमपी)' कॉर्पोरेट इकाई, और इसमें कोलकाता डॉक सिस्टम और हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स शामिल होंगे से है। (iii). खंड 1.1 (ix) की परिभाषा - "आईएसएचपीएल" का अर्थ इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड एक विशेष प्रयोजन कंपनी (एसपीवी) है, जो वर्तमान में फ्लैट नंबर 27, 5वां तल, 105, पार्क स्ट्रीट, कोहिनूर बिल्डिंग, कोलकाता - 700 016, में अवस्थित है। इसके उत्तराधिकारी और नामित समनुदेशियों को, श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन, कोलकाता के हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में बर्थ संख्या 4 (पुराना बर्थ संख्या 4 ए) के निर्माण, संचालन, प्रबंधन और रखरखाव के लिए लाइसेंस प्रदान किया गया से है।  (iv). खंड 1.1 (x) की

क्रम सं.	मौजूदा दरमान		प्रस्तावित दरमान		आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित सोपाधिकताओं में संशोधनों के कारण/ऑचित्य, यदि कोई है,	विश्लेषण
	भाग संख्या	प्रशुल्क और सोपाधिकतायें	अनुसूची संख्या	प्रशुल्क और सोपाधिकतायें		
						परिभाषा - "आईएसपीएचएल परिसर" का अर्थ कि श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन कोलकाता, हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एसपीएमपी) के साथ लाइसेंस समझौते के तहत आवंटित बैक-अप एरिया सहित आईएसपीएचएल के लिए लाइसेंस प्राप्त क्षेत्र से है।
<b>1.2 सामान्य नियम एवं शर्तें</b>						
3	1.2 (ix).(क)	(क) प्रयोक्ता, इन दरमानों के तहत प्रभार्य विलंबित भुगतानों पर <b>15.75%</b> प्रतिशत दंडात्मक व्याज का भुगतान करेगा।	1.2 (ix).(क)	(क) प्रयोक्ता, इन दरमानों के तहत प्रभार्य विलंबित भुगतानों पर <b>15.00%</b> प्रतिशत दंडात्मक व्याज का भुगतान करेगा।	-	संशोधन प्रशुल्क नीति 2019 के खंड 5.4.1. के अनुसार है। अतः अनुमोदित है।
4	1.2 (ix).(क)	(ख).इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक भी विलंबित वापसियों <b>15.75%</b> प्रतिशत दर से दंडात्मक व्याज देगा।	3 (x)	(ख).इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक भी विलंबित वापसियों <b>15.00%</b> प्रतिशत दर से दंडात्मक व्याज देगा।	-	संशोधन प्रशुल्क नीति 2019 के खंड 5.4.1. के अनुसार है। अतः अनुमोदित है।
5	1.2 (xii).	--	1.2 (xii).	(क)सभी तटीय पोतों के लिये पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों के तुलनात्मक प्रभारों के <b>60%</b> (अथवा भारत सरकार द्वारा समय समय पर जारी अधिसूचनाओं के अनुसार आशोधित ऐसी प्रतिशत) से अनधिक नहीं होंगे और भारतीय रुपये में उगाहे जायेंगे।  (ख) सारे तटीय कार्गो के लिये, ताप कोयल, लोह अयस्क और लोह पेलेट्स पीओएल सहित, के सिवाय, कार्गो संबंधी प्रभार (जैसा खंड 3.1, खंड 3.2 और खंड 3.3 दिये गये हैं) सामान्य कार्गो संबंधी प्रभारों के <b>60%</b> (अथवा भारत सरकार द्वारा समय समय पर जारी अधिसूचनाओं के अनुसार आशोधित ऐसी प्रतिशत) से अनधिक नहीं होंगे।  (ग) कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें पोत-तट अंतरण और घाटशुल्क सहित क्रे से /को भन्डारण यार्ड को / से अंतरण के लिये सभी संबंधित प्रहस्तन प्रभारों पर भी लागू होंगे।  (घ) इस रियायत के प्रयोजन से, विदेशी पत्तन से	नई प्रविष्टि। कथित खंड बारे में यह सूचित किया गया है कि इसे भारत सरकार द्वारा जारी तटीय रियायत नीति के अनुसार तटीय दरों का ध्यान रखने के लिये है।	आईएसपीएचएल ने भारत सरकार द्वारा जारी तटीय रियायत नीति के अनुसार प्रस्तावित दरमानों में पोत / कार्गो संबंधी प्रभारों के लिये तटीय दरों का निर्धारण नहीं किया है। लेकिन, इसने सूचित किया है कि प्रत्येक सेवा /कार्गो के लिये पृथक दरों के स्थान पर प्रस्तावित दरमानों में खंड 12 (xii) (क) से (घ) शामिल किया गया है।  उक्त खंड का निर्धारण भारत सरकार द्वारा जारी तटीय रियायत नीति के अनुसार है, अतः अनुमोदन किया जाता है।  लेकिन, द्विअर्थकता से बचने के लिये, तटीय रियायत नीति के अनुसार पोत संबंधी प्रभारों के साथ साथ कार्गो संबंधी प्रभारों की तटीय दरों का

क्रम सं	मौजूदा दरमान		प्रस्तावित दरमान		आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित सोपाधिकतायों में संशोधनों के कारण/ऑचित्य, यदि कोई है,	विश्लेषण												
	भाग संख्या	प्रशुल्क और सोपाधिकतायें	अनुसूची संख्या	प्रशुल्क और सोपाधिकतायें														
				भारत में पत्तन 'क' पर आये हुए कार्गो भी, जिसे बाद में भारतीय पत्तन 'ख' में भेजा जायेगा, तटीय चालन से संबंधित प्रभारों का पात्र होगा। दूसरे शब्दों में, वह कार्गो जो तटीय यात्रा के लिये अनुमति प्राप्त पोत के द्वारा भारतीय पत्तन से / को धोया जाता है, रियायत का पात्र है।		नियतन प्रत्येक सेवा / कार्गो के लिये अलग अलग किया जाना चाहिये।												
3.6. भाग ड - भूमि किराया / भंडारण प्रभार																		
	3.6	<table><tr><th>क्र सं.</th><th>वस्तु का विवरण</th><th>शेष कार्गो के लिए दर प्रति मी.टन प्रति दिन 21 दिन के बाद (₹)</th></tr><tr><td>(i).</td><td>कोकिंग कोयला</td><td>50.00</td></tr></table>	क्र सं.	वस्तु का विवरण	शेष कार्गो के लिए दर प्रति मी.टन प्रति दिन 21 दिन के बाद (₹)	(i).	कोकिंग कोयला	50.00	3.6	<table><tr><th>क्रम सं.</th><th>वस्तु का विवरण</th><th>शेष कार्गो के लिए दर प्रति मी.टन प्रति दिन 15वें दिन के बाद (₹)</th></tr><tr><td>(i).</td><td>कोकिंग कोयला</td><td>50.00</td></tr></table>	क्रम सं.	वस्तु का विवरण	शेष कार्गो के लिए दर प्रति मी.टन प्रति दिन 15वें दिन के बाद (₹)	(i).	कोकिंग कोयला	50.00	--	यद्यपि, आईएसपीएचएल ने भंडारण प्रभार अनुसूची की टिप्पणी में निशुल्क दिवसों की संख्या 21 ही रखी है, आईएसपीएचएल ने प्रस्तावित दरमान में भंडारण प्रभार की उगाही की अवधि में 21 दिन से घटा के 15 दिन करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि, आईएसपीएचएल ने प्रस्तावित संशोधन का कोई विशिष्ट कारण नहीं बताया है। अतः प्राधिकरण द्वारा उक्त संशोधन को अनुमोदित नहीं किया जा सकता।
क्र सं.	वस्तु का विवरण	शेष कार्गो के लिए दर प्रति मी.टन प्रति दिन 21 दिन के बाद (₹)																
(i).	कोकिंग कोयला	50.00																
क्रम सं.	वस्तु का विवरण	शेष कार्गो के लिए दर प्रति मी.टन प्रति दिन 15वें दिन के बाद (₹)																
(i).	कोकिंग कोयला	50.00																
भाग च – विविध (वैकल्पिक सेवाएं)																		
		<table><tr><th>क्र सं.</th><th>वस्तु का विवरण</th><th>प्रति मीट्रिक टन दर (₹)</th></tr><tr><td>(i).</td><td>खाली और भरे हुए मोशन धर्म कांटा के लिए भारोत्तलन प्रभार भार के प्रमाण पत्र सहित</td><td>5.50</td></tr></table>	क्र सं.	वस्तु का विवरण	प्रति मीट्रिक टन दर (₹)	(i).	खाली और भरे हुए मोशन धर्म कांटा के लिए भारोत्तलन प्रभार भार के प्रमाण पत्र सहित	5.50		<table><tr><th>क्र सं.</th><th>वस्तु का विवरण</th><th>प्रति मीट्रिक टन दर (₹)</th></tr><tr><td>(i).</td><td>खाली और भरे हुए मोशन धर्म कांटा के लिए भारोत्तलन प्रभार</td><td>5.50</td></tr></table>	क्र सं.	वस्तु का विवरण	प्रति मीट्रिक टन दर (₹)	(i).	खाली और भरे हुए मोशन धर्म कांटा के लिए भारोत्तलन प्रभार	5.50		मौजूदा दरमान में 'भार के प्रमाण पत्र सहित' शब्दों को प्रस्तावित दरमानों में विलुप्त कर दिया गया है आईएसपीएचएल ने प्रस्तावित दरमान में उक्त शब्दों को विलुप्त करने का कोई कारण नहीं दिया है। अतः प्राधिकरण द्वारा उक्त संशोधन को अनुमोदित नहीं किया जा सकता।
क्र सं.	वस्तु का विवरण	प्रति मीट्रिक टन दर (₹)																
(i).	खाली और भरे हुए मोशन धर्म कांटा के लिए भारोत्तलन प्रभार भार के प्रमाण पत्र सहित	5.50																
क्र सं.	वस्तु का विवरण	प्रति मीट्रिक टन दर (₹)																
(i).	खाली और भरे हुए मोशन धर्म कांटा के लिए भारोत्तलन प्रभार	5.50																

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**  
**NOTIFICATION**

Mumbai, the 13th October, 2020

**No. TAMP/07/2020-ISHPL.**—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from International Seaports (Haldia) Pvt. Limited (ISHPL) for general revision of its Scale of Rates (SOR) under Tariff Guidelines, 2019. Considering the time involved for notifying the (Speaking) Order along with the Scale of Rates approved by this Authority, this Authority decided to notify only the revised Scale of Rates immediately. Accordingly, the Scale of Rates approved by this Authority on 08 September 2020 was notified in the Gazette of India on 06 October 2020 vide Gazette No.414. It was stated in the said Notification that this Authority will notify the Speaking Order, in due course of time. Accordingly, this Authority hereby notifies the Speaking Order disposing of the proposal of the ISHPL for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports**

**Case No. TAMP/07/2020-ISHPL**

**International Seaports (Haldia) Pvt. Limited ...**

**Applicant**

**QUORUM**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

**ORDER**

(Passed on this 08<sup>th</sup> day of September 2020)

This case relates to a proposal received from International Seaports (Haldia) Pvt. Limited (ISHPL) for general revision of its Scale of Rates (SOR).

2. The existing Scale of Rates (SOR) of the ISHPL was last revised by this Authority vide Order no. TAMP/13/2017-ISHPL dated 15 September 2017 with a tariff validity upto 31 March 2019. This Order was notified in the Gazette of India on 12 October 2017 vide Gazette No. 397.

3.1. The MOS, in exercise of powers conferred on it by Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963, has vide its letter No.PR-14019/20/2009- PG (Pt-IV) dated 5 March 2019 issued Tariff Guidelines, 2019, for BOT operators who were previously governed by 2005 Tariff Guidelines. The Tariff Guidelines, 2019, has been notified in the Gazette of India on 7 March 2019 vide Gazette No.92. The Tariff Guidelines, 2019 has come into effect from 7 March 2019. The said Tariff Guidelines 2019 was forwarded to all the BOT operators who are previously governed under Tariff Guidelines, 2005 including ISHPL vide our letter TAMP/61/2018-Misc dated 08 March 2019.

3.2. Thereafter, as per Clause 1.7 of the Tariff Guidelines, 2019, Working Guidelines to operationalize the Tariff Guidelines, 2019, has been notified in the Gazette of India on 11 July 2019, vide Gazette No.244. A communication with regard to notification in the Gazette of India was sent to all BOT operators who were previously governed under Tariff Guidelines, 2005 including ISHPL vide our letter No TAMP/61/2018-Misc. 15 July 2019.

3.3. Given that the tariff validity of the ISHPL was over on 31 March 2019, and since the ISHPL had not submitted any proposal for review of its tariff, the ISHPL was reminded vide letter no. TAMP/13/2017-ISHPL dated 20 August 2019 to file its proposal for general Revision of its Scale of Rates, following Tariff Guidelines, 2019, read with the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Guidelines, 2019, immediately.

3.4. Subsequently, ISHPL was again reminded to file its proposal vide our letter no. TAMP/13/2017-ISHPL dated 1 January 2020. Vide the said letter the ISHPL was also informed that levy of the rates fixed vide the Order dated 15 September 2017 for the period beyond 31 March 2019, without the specific approval of this Authority, would be at the risk and responsibility of ISHPL.

3.5. In response to letter dated 1 January 2020, the ISHPL vide its email dated 2 January 2020 stated that they are in process of finalization of the proposal of General Revision of SOR and that it will take some extra time to understand and finalize the proposal based on new Guidelines.

4.1. In this backdrop, the ISHPL vide its letter no. ISHPL/Kol/2019-20 dated 15 January 2020 has filed its proposal for general revision of its scale of rates under Tariff Guidelines, 2019.



4.2. The main points as seen from the proposal filed by the ISHPL vide its letter dated 15 January 2020 are summarized below:

- (i). The proposal is based on the Tariff Guidelines, 2019 and Working Guidelines, 2019, for fixation of tariff with the validity period of three years.
- (ii). The ISHPL has updated the Forms based on the actual results for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19. Based on the average of actual volume handled during the last 3 years, the Annual Revenue Requirement (ARR) has been estimated for the current year and next financial years.
- (iii). The Indexed ARR is calculated after considering the applicable inflation factor of 4.26% for the year 2019 as per TAMP Circular.
- (iv). The capital expenditure to be incurred by ISHPL during next financial year has not been taken into account, in line with Tariff Guidelines, 2019.
- (v). Considering the past performance, no coastal cargo has been assumed during the current/ next financial year. However, Coastal movement cannot be denied in near future, which is always having a bearing on ARR due to various government policies to promote coastal movements.
- (vi). Royalty has been considered as per license agreement based on the SOR prevailing at HDC.
- (vii). In Working Capital computation,
  - (a). Dues less than 30 days has been considered as Sundry Debtors from SAIL and from KOPT, HDC for parking and double banking charges.
  - (b). ₹. 121.33 lakh paid to KOPT, HDC as security Deposit for leased land at Haldia for providing port related services to port users has been considered. Further, ₹1000 lakh as advance against Royalty payable to KOPT, since this amount was encashed by KOPT earlier, has also been considered.
  - (c). ISHPL receives only 30% as advance after discharging full vessel and the balance payment is received after the material is fully dispatched and invoice is raised. In view of above, conservatively the outstanding debtors have been considered by ISHPL. There is delay in getting the Debtors liquidated in time primarily due to the difficult time to the Steel sector. This position may be considered.
  - (d). Inventories have been taken based on the actual consumption for the past few years.
  - (e). Cash and other debtors has been considered based on the newly notified Tariff Guidelines, 2019.
- (viii). During the initial fixation of tariff, the preliminary expenses of ₹. 22 lakhs was earmarked for amortization over remaining license period and accordingly, ₹0.76 lakhs was considered as annual amortization amount. This amount of ₹0.76 lakhs per annum towards amortization of preliminary expenses has been considered to calculate the Total expenditure for the years 2016-17 to 2018-19 vis-à-vis ARR.
- (ix). In line with the Tariff Guidelines, 2019, the insurance premium pertaining to loss of profit policy paid to the Oriental Insurance Co. Ltd, has not been taken into account, while calculating the ARR.
- (x). From Form-1, it can be seen that on the basis of the existing tariff the terminal will be in a deficit even after adjustment made as per TAMP guidelines. Even with the proposed increase, the estimated Revenue of the Company is within the figure of "Adjusted Ceiling Indexed ARR" warranting the minimum increase that the company has sought from TAMP.

4.3. The ISHPL has furnished detailed computation of Annual Revenue Requirement (ARR) under Form-1. A summary position of ARR computation furnished by ISHPL is tabulated below:

Sl. No.	Description	Y1- 2016-17	Y2- 2017-18	Y3- 2018-19
(1).	<b>Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)</b>			
(i).	Operating expenses (including depreciation)	7072.37	7966.56	8429.27
(ii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	4.47	36.49	2.69
	<b>Total Expenditure 1=(i)+(ii)</b>	<b>7076.84</b>	<b>8003.05</b>	<b>8431.96</b>
(2).	<b>Adjustments in respect of items where there is variation in figures reported as per INDAS (as per Audited Accounts) and IGAAP</b>			
(i).	Depreciation	0	0	0
(ii).	Preliminary Expenses	0.76	0.76	0.76
(iii).	Other expenditure items, if any to be listed	0	0	0
	<b>Total of Adjustments 2=(i)+(ii)+ (iii)</b>	<b>0.76</b>	<b>0.76</b>	<b>0.76</b>
(3).	<b>Less Adjustments:</b>			
(i).	Actual Royalty / Revenue share paid to the port	1841.75	2669.81	2974.77
(ii).	Interest on loans	1.98	1.07	0.12
(iii).	Insurance Premium on loss of Profit Policy	2.42	2.19	2.31
(iv).	Provision for bad and doubtful debts	0	0	0
(v).	Provision for slow moving inventory	0	0	0
(vi).	Other provisions, if any	0	0	0
	<b>Total of 3 = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)+3(vi)]</b>	<b>1846.15</b>	<b>2673.07</b>	<b>2977.20</b>
(4).	<b>Add: Admissible Royalty/ Revenue Share as per Clause 2.2. of the Tariff Guidelines, 2019</b>	<b>1682.07</b>	<b>2438.34</b>	<b>2716.86</b>
(5).	<b>Total Expenditure after Total Adjustments (5 = 1+2+4-3)</b>	<b>6913.52</b>	<b>7769.08</b>	<b>8172.38</b>
(6).	<b>Average Expenses of Sl. No.5 = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3</b>	<b>7618.33</b>		
(7).	<b>Capital Employed</b>			
	(i). Gross Fixed Assets (Property, Plant & Equipment) as on 31st March Y3 or 31 December of Y3 followed by the BOT operator (As per IGAAP)	13813.58		
	(ii). Add: Capital Work in Progress as on 31st March Y3 or 31 December of Y3 followed by the BOT operator (As per Audited Annual Accounts)			
	(iii). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019			
	(a). Inventory	279.06		
	(b). Sundry Debtors	1680.89		
	(c). Cash	679.17		
	(d).Sum of (a)+(b)+(c)	2639.12		
	<b>(iv). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)]</b>	<b>16452.70</b>		
(8).	<b>Return on Capital Employed 16% on Sl. No.7(iv)</b>	<b>2632.43</b>		
(9).	<b>Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2019 as applicable [(6)+ (8)]</b>	<b>10250.76</b>		
(10).	<b>Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year Y4 for example, if Y4 is 2019-20, then the applicable WPI is 4.26% and the indexed ARR for the year Y4 will be (9) x 1.0426)</b>	<b>10687.44</b>		

Sl. No.	Description	Y1- 2016-17	Y2- 2017-18	Y3- 2018-19
(11).	<b>Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)</b>	<b>10687.44</b>		
	<b>50% of the remaining additional Surplus / Deficit to be adjusted in Ceiling Indexed ARR estimated as in Sr. no. 9 of Form 8</b>	<b>(266.06)</b>		
	<b>Adjusted Ceiling Indexed ARR</b>	<b>10953.51</b>		
(12).	<b>Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No.11 above</b>	<b>10950.31</b>		

4.4. The ISHPL has furnished in Form 4, the working of revenue estimation for the existing tariff as well as the proposed tariff for the average of the actual traffic handled by the BOT operator during the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19. As per the said form, the total revenue estimated at the proposed level of tariff is ₹ 10950.31 lakhs.

4.5. The ISHPL has furnished a copy each of the Audited Annual Accounts for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19.

4.6. ISHPL has sought increase of about 18% in cargo related charges viz. Supply of Manpower and Mobile equipment, Shore Handling Charges and delivery charges, 17% increase in Wharfage charges and Status Quo is proposed to be maintained in berth charges and miscellaneous charges including Ground rent/ storage charges. The ISHPL is also seen to have introduced a new section in the proposed SOR with regard to prescription of shore handling charges for various types of cargo. This section is reported to have been prescribed by ISHPL, to bring similarity with Licensor port SOR. A comparative statement showing percentage increase/ decrease and status quo sought by ISHPL is as follows:

Sl. No.	Description	Unit of levy	Reference to the schedule and Sl. No. in existing/ Proposed SOR	Existing tariff	Proposed Tariff	% increase over the existing tariff
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7) = [(6) – (5)] / (5) x 100
A.	<b>Tariff Items</b>					
(i)	<b>VESSEL RELATED CHARGES</b>					
	Berth Hire Charges (USD)	GRT	PART - II, Section 3, Clause 2.2	0.0030	0.0030	0.00%
(ii)	<b>CARGO RELATED CHARGES</b>					
(a)	Supply of Manpower and Mobile Equipment	Metric Tonne	PART - III, Section A, Clause 3.1	11.70	13.81	18.03%
(b)	Wharfage Charges	Metric Tonne	PART - III, Section B, Clause 3.2	102.50	119.93	17.00%
(c)	Shore Handling Charges	Metric Tonne	PART - III, Section C, Clause 3.3	119.65	141.19	18.00%
(d)	Delivery Charges	Metric Tonne	PART - III, Section D, Clause 3.4	39.85	47.02	17.99%
(e)	Ground Rent / Storage Charges	Metric Tonne	PART - III, Section E, Clause 3.6	50.00	50.00	0.00%
(iii)	<b>MISCELLANEOUS (OPTIONAL SERVICES)</b>					
(a)	Weighment charges for in-motion weigh bridge empty and loaded including weighment certificate	Metric Tonne	PART - III, Section F, Sr. No. (i)	5.50	5.50	0.00%
(b)	Loading, unloading & restacking	Metric	PART - III, Section	22.00	22.00	0.00%

Sl. No.	Description	Unit of levy	Reference to the schedule and Sl. No. in existing/ Proposed SOR	Existing tariff	Proposed Tariff	% increase over the existing tariff
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7) = [(6) – (5)] / (5) x 100
	of cargo	Tonne	F, Sr. No. (ii)			
(c)	Taking Photograph of loaded wagons converting into CD and supplying 2 CDs wagon wise / rake wise.	Per Wagon	PART - III, Section F, Sr. No. (iii)	120.00	120.00	0.00%
(d)	Siding Charges	Metric Tonne	PART - III, Section F, Sr. No. (iv)	6.00	6.00	0.00%
(e)	Retrieving cargo which spills over in transit to the conveyor system/stack yard to minimize loss	Metric Tonne	PART - III, Section F, Sr. No. (v)	5.50	5.50	0.00%
(f)	Charges for On-line Sampling for Moisture analysis of Receipt and Despatch Cargo	Metric Tonne	PART - III, Section F, Sr. No. (vi)	5.50	5.50	0.00%
(g)	Despatch related services for rail bound cargo through Berth No. 4A, including trimming, cleaning, labeling & lime spraying	Metric Tonne	PART - III, Section F, Sr. No. (vii)	12.00	12.00	0.00%
(h)	Quarterly Survey of Stock by approved surveyor	Metric Tonne	PART - III, Section F, Sr. No. (viii)	3.60	3.60	0.00%

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the ISHPL proposal dated 15 January 2020 was forwarded to the Licensor Port Syama Prasad Mookerjee Port (SPMP) [Erstwhile Kolkata Port Trust (KOPT)] and the concerned users/ user organizations vide letters dated 3 February 2020, seeking their comments. None of the users/ user organizations have furnished their comments, till the case was finalized. The KOPT has furnished its comments, which is being brought out in the subsequent paragraph.

6.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the ISHPL was requested to furnish additional information/ clarification vide letter dated 19 February 2020 on few points. After reminders dated 16 June 2020 and 01 July 2020, the ISHPL vide its e-mail dated 27 July 2020 has furnished the additional information/ clarification. The information/ clarification sought and response furnished by ISHPL are tabulated below:

Sr. No.	Information / clarifications sought from ISHPL	Reply furnished by ISHPL
(i).	<b>General</b>	
	The ISHPL to execute a Separate Agreement with the Licensor port, Kolkata Port Trust (KOPT) as stipulated at Clause 1.9 of the Tariff Guidelines, 2019 and to forward a copy of the said Agreement duly signed by ISHPL and KOPT.	The draft separate agreement has been sent to HDC KOPT (Licensor) for vetting. Once the agreement is vetted by the licensor, the same will be signed by ISHPL and KOPT and sent to TAMP.
(ii).	<b><u>Annual Revenue Requirement (ARR) Computation (Form - 1)</u></b>	
(a)	The audited Annual Accounts of ISHPL for each of the years 2016-17 to 2018-19 reflect Finance Cost towards 'Other Borrowing Costs' under the head of Finance Costs. The said expenditure has not been excluded by ISHPL from the total expenditure in Form - 1. The ISHPL to exclude said expenditure	Instruction complied with and revised expenditure has been shown in Form 1 after excluding the borrowing cost.

	from the total expenditure for computation of ARR.	
(b)	The ISHPL to clarify whether the amortization considered in the ARR is exclusive of the amortized preliminary expenses of ₹0.76 lakhs considered by ISHPL in the ARR.	During the initial fixation of tariff, the preliminary expenses of ₹22 lakhs was earmarked for amortization over the remaining license period by TAMP and accordingly, ₹0.76 lakhs has been considered as annual amortization amount. Apart from this amount no other amount has been considered as amortizations in the ARR submitted by ISHPL. ISHPL has considered said amount of ₹0.76 lakhs per annum towards amortization of preliminary expenses to calculate the Total expenditures for the years 2016-17 to 2018-19 vis-à-vis Annual Revenue Requirement (ARR). It is remaining amount of preliminary expenses, which is exclusive of the amortized preliminary expenditure.
(c)	An amount of ₹279.06 lakhs has been considered as inventory under Working Capital in Form-1. This includes ₹277.73 lakhs towards Capital spares and ₹1.33 lakhs towards other inventory excluding fuel and customized spares. The ISHPL to furnish workings in support of each of the value of inventory considered under working capital. The actual consumption of inventory and Capital spares for the year 2018-19 also to be furnished.	Total Inventory of ISHPL consists of the following as on 31.03.2019: Capital Spares ₹453.69, Lakhs Other inventory (excluding fuel and customized spares) ₹2.68 Lakhs, Fuel, Consumable and Customized Spares ₹8.12 Lakhs aggregating to ₹464.49 Lakhs. During the Financial year 2018-19, Inventory has been consumed in following manner: Capital Spares ₹ 277.73 Lakhs, Other inventory (excluding fuel and customized spares) ₹2.66 Lakhs, Fuel, Consumable and Customized Spares ₹ 12.89 Lakhs aggregating to ₹293.27 Lakhs. As per Tariff Guideline, 2019, ISHPL has only considered the Inventory as per actual consumption during the year 2018-19, though the Total Inventory as on 31.03.2019 is ₹464.49 Lakhs, which is much more than the actual consumption of the Inventory during the year 2018-19.
(d)	The ISHPL has considered an amount of ₹10 crores towards advance paid to HDC against Royalty as part of Sundry debtors. From the past tariff Orders of ISHPL, it can be seen that the KOPT had encashed the Security Deposit Bank Guarantee worth ₹10 crores due to a reported dispute between the ISHPL and the KOPT on the Royalty amount. Since the issue is between the KOPT and the ISHPL, the ISHPL to exclude the said component from the sundry debtors, as the Tariff guidelines, 2019, do not provide for the same for consideration of working capital.	Since, this amount was encashed by KOPT against their alleged and illegal claim of Royalty, we feel that this should be considered as Advance paid to HDC, KOPT against Royalty and accordingly should be allowed to be considered as Sundry Debtors.
(e)	Payment of Security Deposit by ISHPL to KOPT cannot be taken as part of sundry debtors since the payment was not made during the year 2016-17 to 2018-19. The ISHPL to exclude the said component from the sundry debtors.	Although the subject payment was not made during the years 2016-17 to 2018-19, yet we feel that this amount should be considered as sundry debtors as the same is required to be maintained as security deposit with HDC, KOPT throughout the license period.
(f)	As per the clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019 read with clause 2.2 of the Working guidelines to operationalise the	ISHPL has considered ₹5.60 crore towards sundry debtors for 30 days as per the provision of the contract with the user of berth no. 4A. Since this is



	Tariff Guidelines, 2019, the advance payment of Revenue Share / royalty to the landlord port flowing from the contractual obligations and advance payment of lease rental / license fee to landlord port flowing from the contractual obligations will be recognised as sundry debtor for computation of working capital. However, the ISHPL has also considered an amount of ₹5.60 crores towards sundry debtors for 30 days. The ISHPL to note that the sundry debtors considered by ISHPL does not arise on account of contractual obligation with KOPT and hence, not admissible as an item of Sundry debtors.	a contractual provision, TAMP may kindly consider the same as sundry debtors.
(g)	Accordingly, the ISHPL to rework and revise the ARR and furnish a revised Form - 1, taking into account various points, as discussed in the preceding paragraphs.	Revised Form - 1 with Revised ARR after taking into accounts the above observations of ISHPL are attached herewith.
(iii).	<b><u>Revenue Estimation (Form – 4)</u></b> The ISHPL is seen to have not estimated any income from the charges proposed to be levied in respect of the following, as indicated in the proposed SOR:	Although ISHPL has not earned any income from the above mentioned services, yet it is desired that the charges against these items may be notified so that in future if required the said charges can be levied against the specific services.
(a)	Visitor Entry Pass at Section 4.1 under Part – IV – Charges for Other Services.	
(b)	Vehicle Entry Pass at Section 4.2 under Part – IV – Charges for Other Services.	
(c)	Photography at Section 4.3 under Part – IV – Charges for Other Services.	
(d)	The ISHPL to consider the income estimated in from the above said services and revise the Form-4 accordingly.	
(iv).	<b><u>Scale of Rates</u></b>	
(a)	In the proceedings relating to the general revision of SOR of KOPT, the KOPT had conveyed that it has given new nomenclature to all the existing & proposed berths/ jetties of Haldia Dock Complex (HDC). In this connection, the KOPT had, <i>interalia</i> , indicated that Berth no. 4A will be called Berth no. 4. In this regard, since the ISHPL has retained the mention of Berth no. 4A in its proposed SOR, the ISHPL to confirm whether it would like to continue to mention Berth no. 4A or Berth no. 4 in its revised SOR to be approved by the Authority.	It is desired that the relevant berth under BOT Agreement may be mentioned as Berth No. 4 (old Berth no. 4A) in the revised SOR to avoid any ambiguity.
(b)	In the proposed SOR, the ISHPL is seen to have deleted the prescription of berth hire charges for coastal vessels as well as the cargo related charges for coastal coking coal, though the ISHPL has not ruled out coastal movement. Therefore, proposed deletion of charges for coastal vessels/ cargo in the proposed SOR to be restored capturing its impact on Revenue Estimation.	Since no costal movement has been envisaged during the current period while estimating the revenue impact of costal movement has not been considered and accordingly no separate rate for costal vessels/cargo has been proposed by ISHPL. However the general terms and condition of the SOR has already taken care for the rates for coastal movement of vessels/ cargo. It is requested that TAMP may kindly consider the same in the revised SOR.

(c)	In Sl. No. (iii) under Section F – Miscellaneous (Optional Services) under Part – III, instead of existing provision of supplying 2 CDs, the ISHPL has proposed supply of 1 CD. The reason for the proposed modification to be explained. Form – 5 furnished by ISHPL does not capture the proposed change.	Since, 1 CD suffices the purpose, provision for supplying 1 CD has been proposed. However erroneously the proposed change has not been reflected in Form 5 which is regretted. Revised Form 5 incorporating the proposed change is enclosed herewith which may kindly be considered by TAMP.
(v).	<p><b><u>Past Period Surplus:</u></b></p> <p>Clause 3.1.2 of the Tariff Guidelines, 2019 stipulates that in case of operators who have not approached Courts, the surplus/deficit upto the period of first tariff fixation under this Guidelines shall be dealt with as per Clause 2.13 of the 2005 Tariff Guidelines as reproduced below:</p> <p><i>"The actual physical and financial performance will be reviewed at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff. If performance variation of more than + or - 20% is observed as compared to the projections, tariff will be adjusted prospectively. While doing so 50% of the benefit/ loss already accrued will be set off while revising the tariff."</i></p> <p>The ISHPL to furnish the statement reviewing the actual physical and financial performance vis-à-vis the estimates relied upon in the previous tariff cycle as done in earlier tariff revision under erstwhile Tariff Guidelines, 2005 and make necessary adjustments from the estimated ARR in case there is variation in both physical and financial parameters by +/-20%. The Form-8 submitted by the ISHPL is relevant only for the next revision of its Scale of Rates.</p>	Since the subject proposal for revision of SOR has been submitted as per Tariff guideline 2019 as advised by TAMP, we feel Past period adjustment as per tariff guideline 2005 is not relevant. Since, this will be the first SOR as per 2019 guidelines, the past period adjustment will be relevant for subsequent revision of SOR as per 2019 guidelines. Accordingly, it is submitted before TAMP not to consider the "past period adjustment" in the ARR submitted by ISHPL.

6.2. While furnishing additional information/ clarifications, the ISHPL vide its letter dated 27 July 2020 has also made the following submissions:

- (i). The original proposal of ISHPL was submitted to TAMP on 15 January 2020, based on the Tariff Guidelines, 2019, wherein the projections for next periods was primarily based on the mathematical average of traffic/ cargo handled during the years 2016-17 to 2018-19, which stands at 29,56,592 MT. Incidentally, the actual traffic handled during the year 2019-20 was 31.74 lakhs MT.
- (ii). However, due to enforcement of 'Lockdown' throughout the country since 22 March 2020 to contain the spread of COVID-19 pandemic, the cargo volumes at Major Ports across India have substantially reduced during the 1<sup>st</sup> Quarter of current financial year.
- (iii). At ISHPL's Berth no. 4A, the quantity of cargo handled during April 2020 to July 2020 was approx. 5.95 lakh MT as compared to approx. 12.02 lakh MT during the same period in the preceding financial year, which tantamount to around 50% less traffic during the 1<sup>st</sup> four months in the current fiscal.
- (iv). As per the indication available, cargo to the extent of 1.5 to 1.8 lakh tonnes is likely to arrive in August 2020 and additional cargo may be programmed in September/ October 2020 depending on the revival of the market demand and improvement in the economy in general.
- (v). As per the indication of WHO as well as ICMR and GOI, Covid-19 pandemic is likely to spread further and there is no indication of immediate relief against the same. Therefore,

the ongoing Economic Recession is likely to continue throughout the world and there is hardly any chance for recovery from the same in the current fiscal and it may have consequential effect in next fiscal also. The Logistic sector including Import/Export activity has been worst affected due to Economic Recession and thus the past performance cannot be an indication for the future projection in this unprecedented situation.

- (vi). Therefore, it is fairly obvious that during the current fiscal, ISHPL will not be able to achieve the projected Volume of 2.96 MMT which was mathematical average based on the actual cargo handled during 2016-17, 2017-18 and 2018-19 as per Tariff Guidelines 2019.
- (vii). In view of the above, ISHPL is likely to handle 2.3 MMT cargo during the current fiscal i.e.2020-21 and the same may continue in next fiscal also as economic recession is likely to continue.

6.3. Thus, TAMP is requested to consider the estimated traffic of 2.3 MMT for the year 2020-21 and 2021-22 although there is no specific provision in the Tariff Guidelines 2019, for considering the unprecedented situation due to COVID - 19 pandemic.

6.4. Accordingly, the ISHPL has furnished the revised Forms incorporating the changes. The revised ARR computation furnished by ISHPL is given below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Description	Y1- 2016-17	Y2- 2017-18	Y3- 2018-19
(1).	<b>Total Expenditure per Audited Annual Accounts (As</b>			
(i).	Operating expenses (including depreciation)	7072.37	7966.56	8429.27
(ii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	4.47	36.49	2.69
	<b>Total Expenditure 1=(i)+(ii)</b>	<b>7076.84</b>	<b>8003.05</b>	<b>8431.96</b>
(2).	<b>Adjustments in respect of items where there is variation in figures reported as per INDAS (as per Audited Accounts) and IGAAP</b>			
(i).	Depreciation	0	0	0
(ii).	Preliminary Expenses	0.76	0.76	0.76
(iii).	Other expenditure items, if any to be listed	0	0	0
	<b>Total of Adjustments 2=(i)+(ii)+ (iii)</b>	<b>0.76</b>	<b>0.76</b>	<b>0.76</b>
(3).	<b>Less Adjustments:</b>			
(i).	Actual Royalty / Revenue share paid to the port	1841.75	2669.81	2974.77
(ii).	Interest on loans	4.47	36.49	2.69
(iii).	Insurance Premium on loss of Profit Policy	2.42	2.19	2.31
(iv).	Provision for bad and doubtful debts	0	0	0
(v).	Provision for slow moving inventory	0	0	0
(vi).	Other provisions, if any	0	0	0
	<b>Total of 3 = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)+3(vi)]</b>	<b>1848.64</b>	<b>2708.49</b>	<b>2979.77</b>
(4).	<b>Add: Admissible Royalty/ Revenue Share as per Clause 2.2. of the Tariff Guidelines, 2019</b>	<b>1682.07</b>	<b>2438.34</b>	<b>2716.86</b>
(5).	<b>Total Expenditure after Total Adjustments (5 = 1+2+4-3)</b>	<b>6911.03</b>	<b>7733.66</b>	<b>8169.81</b>

Sl. No.	Description	Y1- 2016-17	Y2- 2017-18	Y3- 2018-19
(6).	<b>Average Expenses of Sl. No.5 = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3</b>	<b>7604.83</b>		
(7).	<b>Capital Employed</b>			
	(i). Gross Fixed Assets (Property, Plant & Equipment) as on 31st March Y3 or 31 December of Y3 followed by the BOT operator (As per IGAAP)	13813.58		
	(ii). Add: Capital Work in Progress as on 31st March Y3 or 31 December of Y3 followed by the BOT operator (As per Audited Annual Accounts)			
	(iii). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019			
	(a). Inventory	279.06		
	(b). Sundry Debtors	1680.89		
	(c). Cash	679.17		
	<b>(d).Sum of (a)+(b)+(c )</b>	<b>2639.12</b>		
	<b>(iv). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)]</b>	<b>16452.70</b>		
(8).	<b>Return on Capital Employed 16% on Sl. No.7(iv)</b>	<b>2632.43</b>		
(9).	<b>Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2019 as applicable [(6)+ (8)]</b>	<b>10237.26</b>		
(10).	<b>Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year Y4 for example, if Y4 is 2019-20, then the applicable WPI is 4.26% and the indexed ARR for the year Y4 will be (9) x 1.0426)</b>	<b>10673.37</b>		
(11).	<b>Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)</b>	<b>10673.37</b>		
	<b>50% of the remaining additional Surplus / Deficit to be adjusted in Ceiling Indexed ARR estimated as in Sr. no. 9 of From 8</b>	<b>-</b>		
	<b>Adjusted Ceiling Indexed ARR</b>	<b>10673.37</b>		
(12).	<b>Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No.11 above</b>	<b>10673.28</b>		

6.5. Based on the above, the ISHPL has requested that its revised proposal be accepted without any change as any reduction in proposed SOR would put them in acute financial difficulty on both the counts of rates and lower revenue from reduced volume of traffic.

7. A comparative position reflecting statement of the existing tariff, tariff proposed as per the proposal dated 15 January 2019 and revised tariff as proposed in revised proposal of July 2020, is given below:

Sl. No.	Description	Reference to the schedule and Sl. No. in existing/ Proposed SOR	Existing tariff	Tariff as per the proposal dated 15.01.2019	Proposed tariff as per revised proposal dated 30.07.2020	% increase over the existing tariff
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7) = [(6) – (5)] / (5) x 100
A.	<b>Tariff Items</b>		₹.	₹.	₹.	
(i)	<b>VESSEL RELATED CHARGES</b>					
	Berth Hire Charges (USD) (Per GRT Per Hour)	PART - II, Section 3, Clause 2.2	0.0030	0.0030	0.0030	0.00%
(ii)	<b>CARGO RELATED CHARGES</b>					
(a)	Supply of Manpower and Mobile Equipment (Per Metric Tonne)	PART - III, Section A, Clause 3.1	11.70	13.81	13.50	15.38%
(b)	Wharfage Charges (Per Metric Tonne)	PART - III, Section B, Clause 3.2	102.50	119.93	116.85	14.00%
(c)	Shore Handling Charges (Per Metric Tonne)	PART - III, Section C, Clause 3.3	119.65	141.19	136.40	14.00%
(d)	Delivery Charges (Per Metric Tonne)	PART - III, Section D, Clause 3.4	39.85	47.02	45.83	15.01%
(e)	Ground Rent / Storage Charges (Per Metric Tonne)	PART - III, Section E, Clause 3.6	50.00	50.00	50.00	0.00%
(iii)	<b>MISCELLANEOUS (OPTIONAL SERVICES)</b>					
(a)	Weighment charges for in-motion weigh bridge empty and loaded including weighment certificate (Per Metric Tonne)	PART - III, Section F, Sr. No. (i)	5.50	5.50	5.50	0.00%
(b)	Loading, unloading & restacking of cargo (Per Metric Tonne)	PART - III, Section F, Sr. No. (ii)	22.00	22.00	22.00	0.00%
(c)	Taking Photograph of loaded wagons converting into CD and supplying 2 CDs wagon wise / rake wise. (Per Wagon)	PART - III, Section F, Sr. No. (iii)	120.00	120.00	120.00	0.00%
(d)	Siding Charges (Per Metric Tonne)	PART - III, Section F, Sr. No. (iv)	6.00	6.00	6.00	0.00%
(e)	Retrieving cargo which spills over in transit to the conveyor system/stack yard to minimize loss (Per Metric Tonne)	PART - III, Section F, Sr. No. (v)	5.50	5.50	5.50	0.00%
(f)	Charges for On-line Sampling for Moisture analysis of Receipt and Despatch Cargo (Per Metric Tonne)	PART - III, Section F, Sr. No. (vi)	5.50	5.50	5.50	0.00%



Sl. No.	Description	Reference to the schedule and Sl. No. in existing/ Proposed SOR	Existing tariff	Tariff as per the proposal dated 15.01.2019	Proposed tariff as per revised proposal dated 30.07.2020	% increase over the existing tariff
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7) = [(6) – (5)] / (5) x 100
(g)	Despatch related services for rail bound cargo through Berth No. 4A, including trimming, cleaning, labeling & lime spraying (Per Metric Tonne)	PART - III, Section F, Sr. No. (vii)	12.00	12.00	12.00	0.00%
(h)	Quarterly Survey of Stock by approved surveyor (Per Metric Tonne)	PART - III, Section F, Sr. No. (viii)	3.60	3.60	3.60	0.00%

8. In view of the outbreak of COVID-19 and in pursuance of the Ministry of Shipping (MOS) letter No. 11053/30/2020-Coord. dated 16 April 2020, a joint hearing in this case was held on 19 June 2020 thorough Video conferencing. At the joint hearing, the ISHPL, KOPT and one of the users i.e. SAIL have made their submissions.

9.1. The KOPT was also requested vide letter dated 19 February 2020 to furnish its specific comments on few points. After reminders dated 16 June 2020 and 01 July 2020, the KOPT has responded vide its e-mail dated 28 July 2020. The comments of KOPT was forwarded to ISHPL vide e-mail dated 31 July 2020 for feedback comments of ISHPL. The ISHPL vide its email dated 17 August 2020 has furnished its response on the comments of KOPT. The specific comments sought by us, response furnished by KOPT and the response of ISHPL thereon are tabulated below:

Sr. No.	Specific comments sought by TAMP from KOPT on	Comments furnished by KOPT	Comments of ISHPL																				
(i).	Computation of ARR as furnished by ISHPL in its Form no. 1.	<p>(a). There is mis-match of royalty amount paid and shown in audited accounts of SMPK vis-à-vis the same now disclosed in Form - 1 by ISHPL during following fiscal years as tabulated below:</p> <table><tr><th>Sr. No.</th><th>Year</th><th>Royalty amount as per Audited Accounts of SPMP</th><th>Royalty amount shown in Form-I by ISHPL</th><th>Difference</th></tr><tr><td></td><td></td><td colspan="3">(₹in Lakhs)</td></tr><tr><td>1.</td><td>2016-17</td><td>1833.00</td><td>1841.75</td><td>8.75</td></tr><tr><td>2.</td><td>2017-18</td><td>2665.93</td><td>2669.81</td><td>3.88</td></tr></table> <p>However, Royalty paid for 2018-19 amounting to ₹2974.77 lakhs, as shown in Form-I, matched with the amount booked in the audited accounts of SMPK pertaining to the said period.</p> <p>The reason for such discrepancy in royalty shown for the fiscal year 2016- 17 and 2017-18 to be clarified by the operator.</p>	Sr. No.	Year	Royalty amount as per Audited Accounts of SPMP	Royalty amount shown in Form-I by ISHPL	Difference			(₹in Lakhs)			1.	2016-17	1833.00	1841.75	8.75	2.	2017-18	2665.93	2669.81	3.88	The SMPK has themselves confirmed that the Royalty for the year 2018-19 as shown by ISHPL has matched with their Audited Accounts, but there are some minor variations in the years 2016-17 and 2017-18, which may be due to rounding off of Vessel wise / Royalty.
Sr. No.	Year	Royalty amount as per Audited Accounts of SPMP	Royalty amount shown in Form-I by ISHPL	Difference																			
		(₹in Lakhs)																					
1.	2016-17	1833.00	1841.75	8.75																			
2.	2017-18	2665.93	2669.81	3.88																			

		<p>(b). ISHPL has considered ₹121.33 lakhs towards security Deposit paid to SMPK as part of Sundry Debtors. Composition of debtors has been elaborated under clause 2.6 of the Tariff Guideline for BOT Operators 2019. The said clause 2.6 does not provide that Security deposit paid can be considered as part of Sundry Debtors. The reason for including Security Deposit as part of Sundry Debtors may be clarified by the BOT operator.</p> <p>(c). It has been observed that 50% of the remaining Additional Surplus/ Deficit is being adjusted and added back to arrive at Adjusted Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement. As no back-up statements have been furnished in this respect, the BOT operator is requested to provide details on this adjustment resulting in increase in ARR by ₹266.06 lakhs due to the same.</p>	<p>(b). ISHPL has already replied this to TAMP vide its letter dated 27 July 2020. TAMP may consider the same.</p> <p>(c). ISHPL has already replied this to TAMP vide its letter dated 27 July 2020. TAMP may consider the same.</p>
(ii).	In Form 4, the ISHPL has indicated the average traffic at 29.57 Lakh tonnes for the years 2016-17 to 2018-19. The said average traffic to be confirmed by KOPT.	The average of the actual traffic handled by ISHPL during 2016-17 to 2018-19 comes to 29,56,592 MT and hence traffic shown by ISHPL at Form-4 appears to be in order and acceptable.	<p>Covid-19 pandemic, as per the indication, is likely to spread further and there is no indication of immediate relief against the same. Therefore, the ongoing Economic Recession is likely to continue throughout the world and there is hardly any chance for recovery from the same in the current fiscal and it may have consequential effect in next fiscal also. The Logistic sector including Import/Export activity has been worst affected due to Economic Recession and thus the past performance cannot be an indication for the future projection in this unprecedented situation. Therefore, it is fairly obvious that during the current fiscal, ISHPL will not be able to achieve the projected Volume of 2.96 MMT which was mathematical average based on the actual cargo handled during 2016-17, 2017-18 and 2018-19 as per Tariff Guidelines 2019.</p> <p>In view of the above, ISHPL is likely to handle 2.3 MMT cargo during the current fiscal i.e.2020-21 and the same may continue in next fiscal also as economic recession is likely to continue.</p> <p>Thus, TAMP is requested to</p>

			consider the estimated traffic of 2.3 MMT for the year 2020-21 and 2021-22 although there is no specific provision in the Tariff Guidelines 2019, for considering the unprecedented situation due to COVID – 19 pandemic.
(iii).	The estimation of revenue at the proposed level of tariff as furnished by ISHPL in its Form no. 4.	<p>(a). Estimation of income has been done considering vessel and cargo to be 'foreign' exclusively. However, there is possibility that coastal vessel with cargo may also call at the berth owned and operated by ISHPL for which no estimation of income has been done in absence of rates for handling such vessels in the proposed SOR. The BOT operator is requested to clarify reasons behind non-inclusion of rates applicable for handling coastal vessels in proposed SOR. We feel that rates for coastal vessel should be prescribed as per tariff policy.</p> <p>(b). Part – III Cargo Related Charges: This section covers charges for supply of Manpower and Mobile Equipment, Wharfage charges, Shore Handling charges, Delivery charges and Ground rent/ Storage charges. Although, the permissible cargo to be handled at Berth No.4 (Ex Berth No.4A) includes various commodities viz. fertilizer, fertilizer raw materials, soda ash and other dry bulk cargo, ISHPL has proposed rate for coking coal only and estimation of income is being done accordingly which is objected to, as it reflects their intention of handling a single commodity only, which is not in consonance with the provisions of the License Agreement as well as leaves scope for under utilization of the Berth. The ISHPL to clarify the above point. It is felt that rates for other dry bulk cargo should also be prescribed.</p>	<p>(a). Since no costal movement has been envisaged during the current period while estimating the revenue impact of costal movement has not been considered and accordingly no separate rate for costal vessels/cargo has been proposed by ISHPL. However, the general terms and condition of the SOR has already taken care for the rates for costal movement of vessels/cargo. It is requested that TAMP will kindly consider the same in the revised SOR.</p> <p>(b). The capacity of the Berth No. 4A, Haldia Dock Complex has been certified as 3 million tonnes per annum and the same has suitably been incorporated in TAMP's Order dated 25.01.2007. ISHPL has handled cargo during F.Y. 2017-18 - 2.92 MMT, F.Y. 2018-19 - more than 3 MMT and also during F.Y. 2019-20 - more than 3MMT. Since, ISHPL is handling cargo around to its full capacity, so, question of handling other cargo does not arise.</p> <p>Further, TAMP in its Order dated 15 September 2017 stated that:</p> <p>"The KOPT has made a mention about ISHPL handling coking coal cargo under the License Agreement, thereby causing underutilization of the berth. In this connection, it is relevant to mention here that considering the capacity of Berth no. 4A at 3 MMTPA and taking into the account the cargo projections for the years 2016-17 to 2018-19, the average capacity utilisation is about 82%. In this scenario, it is not clear how the facility of ISHPL lies underutilised as stated by the</p>

		<p>(c). As per Form-5, charges for supply of Manpower and Mobile Equipment, Wharfage charges, Shore Handling charges and Delivery charges has been proposed with an increase by about 18%, whereas no enhancement in the Ground rent/ Storage charges is noticed in the proposal.</p> <p>The reason for such variation in the proposed rates in comparison to the existing tariff may be clarified by the BOT Operator. Further, relevant page containing Section E – Ground Rent / Storage Charges, Section-F – Miscellaneous (Optional Services) and Part –IV – Charges for Other Services of the proposed Scale of Rates is missing. The BOT operator is asked to clarify the position if the free time for levy of ground rent/ storage charges has been changed in the proposed Scale of Rates.</p>	<p>KOPT.”</p> <p>It is evident from the record that ISHPL is always trying to utilise the Berth No. 4A at its full capacity.</p> <p>However, in future, if ISHPL may have to handle other bulk cargo to utilise its capacity, it will suitably propose the rates of other bulk commodities.</p> <p>(c). In the revised proposal, ISHPL has sought an increase of 14% / 15% only to cover cost.</p> <p><u>Regarding Ground Rent:</u></p> <p>ISHPL do not want and expect that cargo to remain on its premises for prolonged period after the free period as this will hamper the smooth operations. Rate for storage charges has, however, been prescribed so that a deterrent is available to deal with the situation where cargo remains in the transit area after the free period.</p> <p>Further to above, if due to reduction in draught and consequential effect on cargo volume, in case new client/port users are to be serviced, for whom it will be necessary to have such deterrents.</p> <p>Further, TAMP has taken an initiative to forward the proposal of ISHPL for revision in SOR directly to Port, ISHPL feels that TAMP has not missed to send the relevant pages to the Port as this has never happened in the past. ISHPL has submitted the relevant details about Ground Rent to Port on their specific verbal request and they were free to request for other details also either from TAMP or ISHPL.</p>
(iv).	Comparative statement furnished by ISHPL in Form no. 5, highlighting the changes/ amendments proposed by ISHPL in its proposed Scale of Rates vis-a-vis the existing Scale of Rates.	ISHPL has mentioned in Form-5 that rates in some items have been proposed for increase to cover cost. Changes made in Conditionalities of service, if any, in proposed SOR vis-à-vis existing SPR have not been indicated in the above Form.	The ISHPL reiterate that it has proposed for increase in some rates to cover cost, which TAMP may like to verify from the detailed workings submitted to TAMP. There is no change in conditionalities of any services.
(v).	To coordinate with ISHPL to enter into a Separate	At Section E, the charges for storage / ground rent may not be	Against the above comments of KOPT, ISHPL would like to submit

	<p>Agreement as per the stipulation contained in Clause 1.9 of the 2019 Guidelines. The copy of the Agreement to be entered by ISHPL with KOPT, duly signed by both the parties to be furnished.</p>	<p>linked to the royalty payable to SMPK, which may be realised in terms of SMPK's SOR/ Schedule of Rent.</p>	<p>that Royalty against Ground Rent / Storage charges is not payable at all as Port is already collecting monthly Lease Rent from ISHPL for the Berth No. 4A at Haldia Dock Complex and the back-up area, apart from collecting one time Upfront fee / Lease Premium at the time of signing of Agreement with ISHPL. Infact, the entire area allotted to ISHPL is under lease and Port cannot claim any further royalty for utilisation of said land for storage of cargo.</p> <p>In view of the above, linking of storage / ground rent with Royalty never arises, as it is never payable to the Port for whatsoever.</p> <p>However, ISHPL agrees with the contention of the Port that Royalty is payable by ISHPL to Port on the basis of applicable Cargo Handling Charges, for mechanized cargo handling, as per Port's SOR / Schedule of Rent as notified by TAMP from time to time, since Appendix VII of the License Agreement states that the Royalty is to be paid as a percentage of applicable Cargo Handling Charges as per prevailing Scale of Rates of the Port (Licensor) for mechanized cargo handling at Haldia.</p>
--	--	---	--

9.2. In addition to the above response, the ISHPL has also furnished the following details regarding consumption of Inventory and Capital Spares.

(₹ in Lakhs)

Particulars	2016-17	2017-18	2018-19
Capital Spares	216.85	186.28	277.73
Other inventory (excluding fuel and customized spares)	0.56	0.51	2.66
Fuel, Consumable and Customized Spares	13.95	12.08	12.89
Total	231.36	198.87	293.27

9.3. Further, the ISHPL has stated that it has considered an amount of ₹5.60 crores as actual sundry debtors due (total invoices raised during March 2019 reduced by the amount received within March 2019) for 30 days as on 31.03.2019, which has arisen on account of contractual terms with the Port User. The ISHPL also requested us to consider sundry debtors at one month's average of estimated lease rent payable by ISHPL to KOPT, HDC, as was done during the previous revision of tariff of ISHPL.

10. The proceedings relating to joint hearing held in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

11. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:



- (i). The Scale of Rates of International Seaports (Haldia) Private limited (ISHPL) was last revised by this Authority vide its Order No. TAMP/13/2017-ISHPL dated 15 September 2017. Vide the said Order, the proposal of ISHPL seeking increase ranging from 6% to 31% in various cargo items was approved by this Authority. The said Order prescribed a tariff validity period upto 31 March 2019.
- (ii). The Ministry of Shipping (MOS), as a policy direction under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963, has issued Tariff Guidelines, 2019, for BOT operators who were previously governed by 2005 Tariff Guidelines. Consequent to the issue of the Tariff Guidelines, 2019, by the Ministry of Shipping (MOS), the tariff fixation exercise in respect of the ISHPL is to be governed by the stipulations contained in the Tariff Guidelines, 2019 and the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Guidelines, 2019.
- (iii). In this backdrop, the ISHPL has come up with its proposal dated 15 January 2020 for general revision of its SOR under the Tariff Guidelines, 2019 and Working Guidelines to operationalize the Tariff Guidelines, 2019. The said proposal of ISHPL alongwith the information/ clarification furnished by ISHPL during the processing of the case is considered in this analysis.
- (iv).
  - (a). Clause 2.1 of the Tariff Guidelines, 2019, requires each BOT Operator to assess the Annual Revenue Requirement (ARR) which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Annual Accounts of the immediate preceding three years (Y1), (Y2) and (Y3) at the time of submitting the proposal subject to certain exclusions as prescribed in Clause 2.2, 2.3.1 and 2.3.2 of the Tariff Guidelines, 2019 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on Capital Employed obtaining as on 31<sup>st</sup> March Y3, duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant.
  - (b). The ISHPL has assessed the ARR based on Audited Annual Accounts for three years i.e. 2016-17 (Y1), 2017-18 (Y2) and 2018-19 (Y3) duly certified by a practicing Chartered Accountant. The total operating expenditure considered by ISHPL for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19 for arriving at the average sum of the Actual Expenditure for the respective years is seen to be as per the Audited Annual Accounts of ISHPL for the respective years.
  - (c). Clause 2.3.2 stipulates that in case there is variation in the expenditure reported under IND AS and IGAAP, then necessary adjustments is to be done in the ARR computation by excluding IND AS figures and considering figures as per IGAAP.  
  
Since the depreciation figures reflected in the Audited Annual Accounts are reported to be as per IGAAP, the ISHPL has not indicated any variation due to change in accounting system i.e. from IGAAP to IND AS in Form 6A.  
  
However, the ISHPL has considered an expenditure to the tune of ₹ 0.76 lakhs towards Preliminary Expenses for computation of ARR. In this regard, it is to state that during the initial fixation of tariff of ISHPL, the preliminary expenses to the tune of ₹ 22 lakhs was earmarked for amortization over remaining license period and accordingly, an amount of ₹0.76 lakhs is considered as annual amortization amount during each of the past general revision Orders of ISHPL. Thus, an amount of ₹0.76 lakhs per annum has been considered by ISHPL towards amortization of preliminary expenses to calculate the total expenditure for the years 2016-17 to 2018-19. If not considered, this amount will remain unrecovered during the license period of ISHPL. Therefore, this Authority is inclined to consider this into account for calculation of ARR.
  - (d). While assessing the ARR, the ISHPL has made exclusions of the expenses not admissible in ARR computation, as prescribed in Clause 2.2, 2.3.1 and 2.3.2 of the Tariff Guidelines, 2019. The following adjustments done by ISHPL in line with provisions prescribed in Clause 2.2, 2.3.1 and 2.3.2 of the Tariff Guidelines, 2019 and the Working Guidelines are brought out for specific mention:
    - (i). Clause 2.2 of the Tariff Guidelines, 2019, interalia, stipulates that Royalty/ Revenue share payable to the landlord port by the BOT operator in those cases where the bidding process was finalized before 29 July 2003 tariff computation will be taken into account to the extent of the next highest bidder in the ARR computation.

ISHPL is a BOT operator, who falls in the pre-July 2003 era. Thus, in case of ISHPL, the Revenue share paid by ISHPL to the Licensor port SPMP is admissible as an item of cost to the extent of the next highest bidder. Accordingly, 91.33% of the Revenue share as reflected in the Audited Annual Accounts of ISHPL i.e. ₹1841.75 lakhs for the year 2016-17, ₹2669.81 lakhs for the year 2017-18 and ₹2974.77 lakhs for the year 2018-19 has been considered by the ISHPL in the computation of ARR, in line with the clause 2.2 of the tariff guidelines of 2019, which was also followed when the tariff of ISHPL was being fixed under 2005 Tariff Guidelines.

- (ii). As per Clause 2.3.1 (ii) of the Tariff Guidelines, 2019, Interest on loans, provision for bad and doubtful debts, provision for slow moving inventory etc., are to be excluded. The ISHPL has not reported any expenditure on account of provision for bad and doubtful debts, and provision for slow moving inventory in its Audited Annual Accounts for the respective years in reference.
- (iii). As regards to the expenditure on account of Interest, the Audited Annual Accounts of ISHPL reflects the Interest expenses under the three sub-heads viz. Interest of Borrowing cost, Interest on Cash Credit and Interest on Term Loans under broad head 'Finance Cost', aggregating to ₹4.47 lakhs, ₹36.49 lakhs and ₹2.69 lakhs for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19 respectively, which has been considered for exclusion in the computation of ARR, in line with Clause 2.3.1 (ii) of the Tariff Guidelines, 2019.
- (iv). The ISHPL has also excluded the expenses booked under the head "Insurance Premium on Loss of Profit Policy" to the tune of ₹2.42 lakhs and ₹2.19 lakhs and ₹2.31 lakhs as reflected in the Annual Accounts, in Form-1 for arriving at the Average Annual Expenses. In this regard, it is recalled that in the past general revisions also the Insurance cost on Loss of profit policy has not been allowed as an item of cost, on the ground that the Insurance Policy is not as per the provisions of the Licence Agreement. It is noteworthy that Clause 7.1 (y) of LA requires the ISHPL to purchase and maintain insurance to cover against loss, damage, destruction of the berth, the terminal area and the ancillary facilities on the terminal for replacement at market value and that the Insurance cover taken for loss of profit is not as per the LA.
- (e). Following the provisions prescribed at Clause 2.2, 2.3.1 and 2.3.2 of the Tariff Guidelines, 2019 and the Working Guidelines and based on the adjustments as discussed above, the ISHPL has arrived at average expenses for the years 2016-17 to 2018-19 at ₹ 7604.83 lakhs, as per the stipulation prescribed in clause 2.4 of the Tariff Guidelines, 2019.
- (v). (a). Based on the stipulation contained in Clause 2.5 of the Tariff Guidelines of 2019, Capital employed comprises of Gross Fixed assets considered to the tune of ₹13813.58 lakhs (₹138.14 crores) as on 31 March 2019 which is in line with the Gross Fixed Assets as on 31 March 2019 reflected in the Audited Annual Accounts of ISHPL for the year 2018-19. The capital work in progress has been reported to be Nil in the Annual Accounts for the year 2018-19. The ISHPL has furnished the Fixed assets statement as per IGAAP in Form 7, which has been certified by a Chartered Accountant.
- (b). (i). Clause 2.6. of the Tariff Guidelines, 2019 prescribes the norms for determining the working capital comprising of Inventory, Sundry debtors and Cash balances. Limit on inventory for capital spares will be one year's average consumption and in case of other items of inventory the limit will be six months' average consumption of stores excluding fuels. Limit on cash balance will be one month's cash expenses. Advance payment of Revenue Share/ royalty and lease rental / license fee to the landlord port flowing from the contractual obligations is to be treated as sundry debtors.
- (ii). The ISHPL has considered an amount of ₹279.06 lakhs as inventory under Working Capital in Form-1. This includes ₹277.73 lakhs towards inventory of Capital spares and ₹1.33 lakhs towards other inventory excluding fuel

and customized spares. The aggregate value of the stores consumed in the year 2018-19 is seen to be as per the stores consumption figures reported in the Audited Annual Accounts for the year 2018-19. Further, it is seen that ISHPL has rightfully considered six months average consumption of other inventory (excluding fuel and customized spares) and one year consumption of Capital Spares.

- (iii). The ISHPL has considered an amount of ₹121.33 lakhs (₹1.21 crores) towards Security Deposit with SPMP, as one of the components of Sundry Debtors in Working Capital. In this regard, even though the security deposit was not made during the years 2016-17 to 2018-19, but considering that the Security Deposit is still being maintained by ISHPL with SPMP and is to be maintained with SPMP throughout the license period, the ISHPL has considered the said amount of security deposit as a part of Sundry Debtors.

Since the payment of Security Deposit by ISHPL to SPMP has not been specifically made during the years 2016-17 to 2018-19, the said amount of Security deposit is not being considered as a component of sundry debtors for arriving at the working capital.

- (iv). The ISHPL has considered an amount of ₹1000.00 Lakhs towards Advance against Royalty made to SPMP, as a part of Sundry Debtors in Working Capital. The ISHPL has reported that the said amount was encashed by SPMP against its alleged and illegal claim of Royalty, which has been considered by ISHPL as an advance against royalty made to SPMP and; hence, it has considered it as a component of Sundry debtor.

In this regard, it is to state that, the issue has arisen due to dispute between the ISHPL and SPMP and not related to contractual obligation of the Concession agreement. Thus, the said amount cannot form part of the Sundry Debtors, Accordingly, the said amount of ₹10.00 crores is excluded as a component of sundry debtors for arriving at the working capital.

- (v). An amount of ₹559.56 lakhs has been considered by ISHPL as Other Sundry Debtors. The said amount is actually the Trade Receivables, which are reported to be as per the provisions of the contracts entered by ISHPL with others.

In this regard, it is to state that as per Section 58 of the Major Port Trusts Act, 1963, rates in respect of goods to be landed shall be payable immediately on the landing of the goods and rates in respect of goods to be removed from the premises of a Board, or to be shipped for export, or to be transshipped, shall be payable before the goods are so removed or shipped or transshipped. The contractual provisions appear to have been made by the ISHPL at its discretion. Hence, the same is not considered as part of Sundry Debtors. Such an approach has been adopted while determining the ARR in respect of other BOT operators viz., Chennai International Container Terminal Limited (CITPL), Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL), Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) etc. In view of the above statutory provision, this Authority is not in a position to accede to the request made by the ISHPL to include the trade receivables a part of sundry debtors.

- (vi). However, the prepayments and advance to be made by the BOT operators as per the license agreement to the respective licensor port is recognized as the limit for sundry debtors to the extent they are otherwise permissible as pass through. In the last general revision of ISHPL, one month's average lease rent based on the annual lease rent actually paid by the ISHPL was allowed. The same position is maintained in this analysis also. Thus, the Sundry Debtors to the tune of ₹49.40 Lakhs [Land Lease Rentals as per audited annual accounts (₹592.77 Lakhs) / 12 months = ₹49.40 Lakhs] has been considered in the analysis.

- (vii). The cash balances to the tune of ₹ 679.17 Lakhs (₹6.79 crores) as considered by ISHPL has been slightly moderated to ₹657.26 lakhs, based on one month's average allowable expenditure excluding depreciation and

amortization amount as reflected in the Form-1 for the year 2018-19 [(₹8169.81 Lakhs – ₹281.91 Lakhs – 0.76 lakhs)/ 12 = ₹657.26 Lakhs].

- (d). Thus, based on the above, the Working Capital has been considered at ₹985.72 Lakhs instead of ₹2639.12 Lakhs as considered by ISHPL.
- (e). As explained above, the total capital employed comprising of Gross Fixed Assets and working capital works out to ₹14799.30 Lakhs as against ₹16452.70 Lakhs as worked out by ISHPL.
- (vi). As per Clause 2.7 of the Tariff Guidelines, 2019, Return on Capital Employed (ROCE) at 16% is worked out on the Capital Employed, which works out to ₹2367.89 Lakhs, which is considered in the ARR computation.
- (vii). The ARR comprises of the average of the expenditure for the three financial years 2016-17 to 2018-19 plus 16% ROCE. Accordingly, the ARR has been worked out to ₹9972.72 Lakhs. Thereafter, as per Clause 2.8 of Tariff Guidelines, 2019, the said ARR needs to be indexed @100% of the WPI applicable for the year 2019-20 which is 4.26%. Further, since the financial year 2020-21 has already commenced, the ISHPL is entitled for the WPI indexation applicable for the year 2020-21 as well, which is 1.88%. In view of this position, this Authority is inclined to consider an additional escalation factor of 1.88% over the indexed ARR of 2019-20, in the computation of ARR. After applying both the above said indexation factors, the ceiling indexed ARR works out to ₹10593.03 Lakhs, as against the ceiling indexed ARR worked out by ISHPL at ₹10673.37 Lakhs.
- (viii). Clause 3.1.2 of the Tariff Guidelines, 2019 stipulates that in case of operators who have not approached Courts, the surplus/ deficit upto the period of first tariff fixation under this Guidelines shall be dealt with as per Clause 2.13 of the 2005 Tariff Guidelines as reproduced below:

*"The actual physical and financial performance will be reviewed at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff. If performance variation of more than + or - 20% is observed as compared to the projections, tariff will be adjusted prospectively. While doing so 50% of the benefit/ loss already accrued will be set off while revising the tariff."*

The tariff of ISHPL was last fixed vide tariff Order no. TAMP/13/2017-ISHPL dated 15 September 2017, by relying upon the estimates for the years 2016-17 to 2018-19. Thus, the estimates as relied upon in the last revision Order dated 15 September 2017 for the years 2016-17 to 2018-19 vis-à-vis actuals for the corresponding period are to be analyzed to assess the surplus/ deficit, to comply with clause 3.1.2. of the Tariff Guidelines, 2019.

- (ix). In spite of a specific request, the ISHPL has not furnished any past period analysis. An exercise has been undertaken to analyse the past period, which is discussed as given below:
  - (a). The actual traffic handled by ISHPL during the years 2016-17 to 2018-19 is reported to be 26.78 lakhs tonnes, 29.24 lakhs tonnes and 32.68 lakhs tonnes respectively, aggregating to 29.57 lakhs tonnes, as against the aggregate traffic of 24.60 MMTPA as estimated in the tariff Order of September 2017 for the corresponding period. The KOPT has confirmed that the average traffic as considered by ISHPL in its workings is in order. The positive variation in traffic is seen to be about 20%.
  - (b). The opinion of Attorney General for India conveyed by Ministry of Shipping vide its letter dated 12 June 2015 is that the actual income earned by the operator based on their Audited Accounts should be considered and not any notional income. Therefore, for the purpose of analysis of the past period, the actual income as reported in the Annual Accounts of ISHPL for the years 2016-17 to 2018-19 is considered.
 

Also, estimated operating Income as relied upon in the Order of September 2017 has been increased so as to capture the effect of increase in tariff allowed by this authority vide the Order of September 2017, to have a like to like comparison between actual income and estimated income.
  - (c). The Expenses have been considered as reflected in the audited Annual Accounts of ISHPL for the years 2016-17 to 2018-19, except for the following:



- (i). In line with the stipulation contained in clause 2.8.1 of the tariff guidelines of 2005 and in line with the approach adopted in the last tariff Order, Revenue share has been considered as a cost item by ISHPL to the extent of the revenue share quoted by the second highest bidder. Such an approach was adopted in the last Order of September 2017 also.
- (ii). As against the Insurance expenses of ₹117.62 lakhs, ₹115.90 lakhs and ₹113.88 lakhs reflected in the Annual Accounts for the years 2016-17 to 2018-19, the Insurance amount at ₹115.20 lakhs, ₹113.71 lakhs and ₹111.57 lakhs has been considered, after excluding the Insurance cost on Loss of profit policy. Such an approach was adopted in the last Order of September 2017 also.
- (iii). Also, in line with the approach adopted during the last review of tariff of ISHPL based on 2005 Guidelines, the interest income on fixed deposits under Other Income has not been considered. Similarly, the expenditure on account of interest on Cash credit & term loans, other borrowing cost reported as Finance Cost in the Audited Annual Accounts have not been considered in the Cost statement relating to the Past Period Analysis.
- (d). (i). In line with the approach adopted during the last review based on 2005 Guidelines, the Capital employed has been considered as Net Fixed Assets plus working capital as per the norms prescribed in the 2005 Guidelines.
- (ii). The Net Fixed Assets as reflected in the audited Annual Accounts is reported based on IGAAP. The workings as made available by ISHPL to arrive net fixed assets as per IGAAP for the years 2016-17 to 2018-19, duly certified by the Chartered Accountant is in line with Audited Annual Accounts. Accordingly the value of Net Fixed Assets to the tune of ₹2152.25 lakhs, ₹1437.05 and ₹1310.09 lakhs for the years 2016-17 to 2018-19 respectively has been considered for arriving at the capital employed.
- (iii). The working capital has been considered in line with the stipulation at Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of 2005, as discussed below:
  - (a). Sundry debtors has been considered as NIL, since there is no estate income or railway terminal handling charges, as has been done during the last review of tariff of ISHPL. However, the prepayments and advance to be made by the private operators as per the license agreement to the respective licensor port is recognized as the limit for sundry debtors to the extent they are otherwise permissible as pass through, based on a Common Order of September 2008 passed by this Authority. In the last general revision of ISHPL, one month's average lease rent based on the annual lease rent actually paid by the ISHPL was allowed. The same position is maintained in this analysis also.
  - (b). The value of capital spares consumed during the each year as reported by ISHPL and six months average consumption of other inventory (excluding fuel and customized spares) during the each of the year have been considered for arriving the inventory values for the years 2016-17 to 2018-19 as per the clause 2.9.9. of the Tariff Guidelines, 2005.
  - (c). The cash balance is considered at one month's allowable expenses less depreciation line with the approach adopted during the last review based on 2005 Guidelines.
  - (d). Tariff Guidelines, 2005 do not prescribe any norm for current liabilities. Therefore, the value of current liabilities as reflected in the audited annual accounts of ISHPL for the years 2016-17 to 2018-19 are considered, as was done in the last general revision of ISHPL.
- (iv). Thus, the Net Capital Employed works out to at ₹25.31 crores, ₹17.63 crores and ₹17.91 crores for the years 2016-17 to 2018-19 respectively.



- (e). A copy of the cost statement reviewing estimates of 2016-17 to 2018-19 vis-à-vis actuals of the corresponding period is attached as **Annex - I**. A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

Particulars	Aggregate for the years 2016-17 to 2018-19 (₹ in crores)		Variation in %
	Estimates as per tariff Order	Actuals	
Traffic (in Lakh tonnes)	73.80	88.70	20%
Total Operating Income	214.18	287.72	34%
Total Expenditure including FME less FMI, Depreciation and overheads	193.35	228.15	18%
Surplus/ deficit before Return	20.83	59.57	186%
Capital Employed (Average)	21.22	20.29	-4%
16% Return on Capital Employed	10.19	9.74	-4%
Net Surplus after ROCE (before adjustment of past surplus)	10.64	49.83	368%

The details regarding the Actual Return earned by ISHPL on the Capital Employed are given in the following table:

(₹ In Crores)

Sr. no.	Particulars	2016-17	2017-18	2018-19	Average
(i).	Actual Surplus before Return earned by ISHPL	10.84	19.86	28.87	19.86
(ii).	Actual Capital Employed	25.31	17.64	17.91	20.29
(iii).	Actual Return on Capital Employed as a percentage.	43%	113%	161%	98%
(iv).	Variation in Return on Capital Employed @ 16%	169%	606%	906%	512%

- (f). As per clause 2.13 of the tariff guidelines read with the opinion of AG, if review of actual physical as well as the financial performance for the previous tariff cycle shows a variation of more than + 20%, then the question of past period adjustment arises.

It can be seen from the above analysis that though the variation in the financial performance in terms of return on capital employed is positive and the same is more than 20%, the variation in the physical performance in terms of actual traffic handled is at about 20%. Hence, there is no case for adjustment of past period surplus of ISHPL for the years 2016-17 to 2018-19.

As per Clause 3.1.2 of the Tariff Guidelines, 2019, surplus/ deficit upto the period of first tariff fixation is to be dealt with as per Clause 2.13 of the Tariff Guidelines,

2005. The period covered for analysis of past performance is 3 years i.e. 2016-17 to 2018-19.

The financial and physical performance of ISHPL for the year 2019-20 could not be analysed due to non-availability of audited accounts for the year 2019-20 due to Covid-19 pandemic. Hence, the performance of ISHPL for the year 2019-20 and upto the period in 2020-21 when the revised tariff comes into effect will be analysed during the fixation of tariff for next tariff cycle, and the surplus if any, over and above the admissible cost and permissible return of 16% be adjusted in the ratio of 60:40 borrowing the opinion of Attorney General of India, as obtained by MOS on clause 2.13 of the Tariff Guidelines, 2005.

- (x). Accordingly, the revised ceiling indexed ARR works out to ₹105.93 crores. The detailed ARR calculation is attached as **Annex – II**. A summary of the ceiling indexation ARR furnished by the ISHPL and revised ceiling indexed ARR after adjustment of the past period surplus as considered in the analysis is given below:

(₹ in crores)

Sr. No.	Particulars	ARR computation as furnished by the ISHPL	ARR computation as considered in the analysis
1	Average admissible Expenses for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19	76.05	76.05
2	Capital employed as on 31.03.2019 including capital work in progress as on 31.03.2019 and working capital as per norms	164.53	147.99
3	Return on capital employed @ 16%	26.32	23.68
4	ARR as on 31 March 2019 (4=1+3)	102.37	99.73
5	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 (4.26% for the year 2019-20)	106.73	103.98
6	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2020-21 (1.88% for the year 2020-21)	-	105.93
7	Less- Adjustment of past period additional surplus for the years 2016-17 to 2018-19 in the ARR computation.	-	-
8	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	106.73	105.93

- (xi). (a). As per Clause 2.10 of Tariff Guidelines, 2019, for drawing the SOR, the traffic to be considered would be the average of the actual traffic handled by the BOT operator during the years Y1, Y2 and Y3, duly certified by the concerned port. The average traffic for the years 2016-17 to 2018-19 has been considered by the ISHPL at 29.57 lakhs tonnes. The SPMP has confirmed that the traffic figures as considered by ISHPL are in order.

In this regard, it is relevant here to mention that though the ISHPL has considered the average traffic for the years 2016-17 to 2018-19 as the base to draw its Scale of Rates, the ISHPL has stated that due to COVID-19 pandemic the cargo volumes have substantially reduced and is not likely to stabilize in the recent months. Thus, the ISHPL has stated that ISHPL will not be able to achieve the projected Volume of 2.96 MMT during the current fiscal as well as in the next year also as economic recession is likely to continue. Thus, given that the past performance cannot be an indication for the future projection in this unprecedented situation, the ISHPL has requested to consider its traffic at 2.3 MMT for the years 2020-21 and 2021-22.

In this regard, it is relevant here to mention that the reduction in volumes on account of the COVID-19 pandemic is not unique only to ISHPL, but it has had impact on all the Major Port Trusts as well as the BOT operators. While determining tariff based on the Tariff Guidelines, 2019, in respect of BOT operators including the ones disposed of recently, the average traffic for the years 2016-17 to 2018-19 has been considered as the base to draw their Scale of Rates, based on the stipulation contained in Clause 2.10 of Tariff Guidelines, 2019. In view of the above, this Authority is not in a position to take a different stand in respect of ISHPL alone.

However, in this context, it is noteworthy that Clause 2.14. of the Tariff Guidelines stipulates that for good and sufficient reasons, the BOT operator may propose revision ahead-of-schedule either for general revision or partial revision of its SOR. Accordingly, based on the stipulation contained in Tariff Guidelines, 2019, the ISHPL may, if it so desires, approach this Authority, for an ahead of schedule review of its tariff, if there is substantial variation in its traffic.

- (b). As per Clause 2.11.1 of Tariff Guidelines, 2019, the BOT Operators have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the SOR within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant.

While drawing up the proposed SOR, the ISHPL is seen to have proposed an increase of about 15% in Supply of Manpower & Mobile equipment and delivery charges, 14% increase in Wharfage charges and Shore Handling Charges and Status Quo is proposed to be maintained in berth hire charges, miscellaneous charges and Ground rent/ storage charges. The overall impact of the proposed different percentage of increase in various tariff items, is seen to be an average increase of 12.07% in income to ISHPL over the income at the existing level of tariff being levied by the ISHPL.

The ISHPL has given detailed working of revenue estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding average traffic for the years 2016-17 to 2018-19, as required as per Clause 2.11.1. of the Tariff Guidelines, 2019. The estimated revenue realizable at the proposed rates works out to ₹10673.28 lakhs. The said revenue estimation statement as assessed by the ISHPL has been duly certified by a Chartered Accountant.

- (c). As per the ARR computation as brought out in an earlier paragraph, the ceiling indexed ARR works out to ₹105.93 crores. However, the revenue estimated by the ISHPL at the proposed level of tariff is ₹106.73 crores. Therefore, there is a need to reduce the tariff proposed by ISHPL by ₹0.80 crores in such a manner that the estimated revenue to be earned by ISHPL is restricted to ₹105.93 crores.

To enable the ISHPL to earn revenue to the maximum of the ceiling indexed ARR of ₹105.93 crores, it is felt appropriate to grant an increase of 13% in the existing rates of supply of manpower & mobile equipment, delivery charges, wharfage charges and shore handling charges instead of the increase of 14% and 15% in the cargo items as sought by ISHPL. By this exercise, the ISHPL would be in a position to earn revenue to the tune of ₹ 105.75 crores, leaving a revenue gap of ₹0.18 crores.

- (xii). Like in the earlier general revision of ISHPL, the SPMP has stated that, although, the permissible cargo to be handled at Berth No. 4 (Ex Berth no. 4A) includes various commodities viz. fertilizers, fertilizers raw materials, soda ash and other dry bulk cargo, ISHPL has proposed rate for coking coal only and revenue estimation has been done accordingly. The SPMP has objected to intention of handling single commodity i.e. Coking coal, as handling of only single commodity is not in consonance with the provisions of License Agreement and will leave a scope for underutilization of the Berth. In view of the above, the SPMP has requested ISHPL to prescribe rates for other dry bulk cargo. In this regard, the ISHPL has responded that it has handled cargo of 2.92 MMT during the year 2016-17 and more than 3 MMT during the years 2018-19 and 2019-20 at Berth no. 4A as against its capacity of 3 MMTPA. Thus, since the berth is being utilized at its full capacity, it leaves no gap to handle other dry bulk cargo.

Based on the submissions made by ISHPL, it is not clear how the facility of ISHPL would lie underutilised as indicated by the SPMP. Nevertheless, the ISHPL is advised to take steps to handle the cargo of other users also at its facility so as to ensure more utilisation of its facility. In this connection, ISHPL may come up with a proposal for prescription of rates for handling of other bulk cargo, as and when such cargo is envisaged to be handled, in terms of clause 5.6.1 to 5.6.5 of the Tariff Guidelines, 2019.

- (xiii). The comparative statement giving the existing conditionalities and the conditionalities wherever the ISHPL has proposed modification in the existing conditionalities or has proposed introduction of new provisions, along with remarks/ reasoning as furnished by ISHPL for the proposed modification and with the reasoning furnished for recommending acceptance or refusal to the proposed amendments is attached as **Annex - III**. The proposed modification/ deletion in the existing conditionalities is approved taking into consideration the remarks/ reasoning furnished by the ISHPL and our remarks/ analysis thereon given in the said Annex-III.
- (xiv). As per Clause 2.12 of the Tariff Guidelines, 2019, the SOR will be indexed annually to inflation to the extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) announced by the Government of India occurring between 1st January to 31<sup>st</sup> December of the relevant year. Such adjusted SOR is to come into force from 1<sup>st</sup> May of the relevant year to 30<sup>th</sup> April of the following year. It is relevant here to state that in the instant case indexation for the year 2020-21 is already considered in the ARR and for drawing the SOR. The next annual indexation in SOR is applicable from 01 May 2021. A note is inserted in the SOR to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 60% of the WPI to be announced by this Authority for the year 2021-22. The annual indexed SOR will come into force from 1<sup>st</sup> May of the relevant year to 30<sup>th</sup> April of the following year. The indexed SOR shall be intimated by the ISHPL to the SPMP, users and to this Authority.
- (xv). Based on the stipulation contained in Clause 1.9 of the Tariff Guidelines, 2019, the ISHPL and the Licensor port SPMP have already been requested to enter into a Separate Agreement. From the submissions made by ISHPL, it is understood that they are in correspondence with SPMP for executing the same. The ISHPL and SPMP are to execute the Separate Agreement within one month from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India and forward a copy of the same to this Authority for our records.
- (xvi). The existing SOR of the ISHPL was valid till 31 March 2019. By the time the Order comes into effect, it would be around October 2020. The validity of the existing SOR of ISHPL is deemed to have been extended from 01 April 2019 till the revised SOR comes into effect to avoid vacuum in tariff in the intervening period.
- (xvii). (a). As per the Tariff Guidelines, 2019, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The ISHPL may exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b). If there is any error apparent on the face of record considered or for any other justifiable reasons, the ISHPL may approach this Authority for review of the tariff fixed, giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.

11.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the SOR and conditionalities of the ISHPL which have been notified separately. The effective date of the revised Scale of Rates and conditionalities governing the application of revised Scale of Rates will remain the same as already indicated in the separate Order dated 08 September 2020 and shall be in force for a period of 3 years from the date of effect of revised SOR, subject to annual indexation. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

11.3. As per clause 7 of the Tariff Guidelines, 2019, the ISHPL shall furnish to this Authority, annual reports on cargo traffic handled and ship berth day output. The annual reports shall be submitted by the ISHPL within 90 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority from time to time shall also be furnished.

11.4. An analysis of variation in the tariff and revenue will also be made at the time of the next general review of tariff of ISHPL at the end of the tariff validity period and adjustment of additional surplus will be

made in the tariff to be fixed for the next cycle, subject to the provisions contained in Clauses 3.2.1 and 3.2.2 of the Tariff Guidelines, 2019.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./328/2020-21]

**Annex - I**

**INTERNATIONAL SEAPORTS (HALDIA) PRIVATE LIMITED**  
**Income & Cost statement for the Past Period Analysis for the years 2016-17 to 2018-19**

₹ in lakhs

Sr. No.	Particulars	Estimates as considered in the last revision Order no. TAMP/13/2017-ISHPL dated 15 September 2017			Actuals		
		2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
	<b>Traffic (In lakh Tonnes)</b>	26.80	24.00	23.00	26.78	29.24	32.68
<b>I</b>	<b>Total Operating Income</b>	<b>6895.99</b>	<b>7476.81</b>	<b>7044.76</b>	<b>7995.04</b>	<b>9720.12</b>	<b>11056.63</b>
<b>II</b>	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>						
	Maintenance Labour	309.94	316.14	322.46	752.22	782.92	959.70
	Equipment Running Cost	823.14	780.21	780.66	473.84	502.29	550.33
	Royalty / revenue share	1789.26	1926.65	1807.90	1682.07	2438.34	2716.86
	Equipment Hire Charges	1705.06	1490.71	1457.17	1607.60	1722.64	2065.94
	Lease Rentals	536.44	563.79	592.55	539.35	564.96	592.77
	Insurance	115.20	117.50	119.85	115.20	113.71	111.57
	Other Expenses	34.93	38.84	37.41	9.73	15.77	4.98
	<b>Total</b>	<b>5313.97</b>	<b>5233.84</b>	<b>5118.01</b>	<b>5180.01</b>	<b>6140.63</b>	<b>7002.15</b>
<b>III</b>	<b>Depreciation</b>	745.64	415.64	415.64	1003.32	718.05	281.92
<b>IV</b>	<b>Overheads</b>						
	Management & Administration overheads	682.92	696.57	710.51	727.0	874.21	884.98
	Preliminary expenses write-off	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76
	<b>Total</b>	<b>683.68</b>	<b>697.33</b>	<b>711.27</b>	<b>727.71</b>	<b>874.97</b>	<b>885.74</b>
<b>V</b>	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	152.70	1130.00	799.84	1084.00	1986.47	2886.82
<b>VI</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>VII</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>VIII</b>	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>IX</b>	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	152.70	1130.00	799.84	1084.00	1986.47	2886.82
<b>X</b>	<b>Capital Employed</b>	2393.49	2114.60	1857.87	2531.35	1763.49	1790.67
<b>XI</b>	<b>Return on Capital Employed @ 16%</b>	382.96	338.34	297.26	405.02	282.16	286.51
<b>XII</b>	<b>Capacity Utilization</b>	89%	80%	77%	-	-	-
<b>XIII</b>	<b>RoCE adjusted for capacity utilization</b>	382.96	338.34	297.26	405.02	282.16	286.51
<b>XIV</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	(230.25)	791.66	502.58	678.98	1704.31	2600.31
<b>XVI</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating</b>	-3.34%	10.59%	7.13%	8.49%	17.53%	23.52%



	income (XVII/I in %)						
XVII	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	4.79%			16.51%		

	16-17	17-18	18-19
<b>Net fixed assets</b>	<b>2152.25</b>	<b>1437.05</b>	<b>1310.09</b>
<b>Working capital</b>			
- Debtors	44.95	47.08	49.40
- Inventory	217.13	186.54	279.06
- Cash	492.25	584.57	657.32
	754.32	818.19	985.78
Less: Current liabilities	0	0	0
(a). Long Term Provisions - Employees Benefits	69.06	126.78	169.92
(b). Outstanding Creditors - Supplies / Services	113.21	113.21	113.21
(c). Other Current Liabilities	406.06	639.55	549.98
(d). Short Term Provisions / Borrowings	1.87	0.46	0.51
(e). Provision for Taxation	-214.98	-388.25	-328.42
Total	<b>375.22</b>	<b>491.75</b>	<b>505.20</b>
Working capital	<b>379.10</b>	<b>326.44</b>	<b>480.58</b>
<b>Capital employed</b>	<b>2,531.35</b>	<b>1,763.49</b>	<b>1,790.67</b>

## Annex-II

Computation of Annual Revenue Requirement under Tariff Policy, 2019 for Determination of Tariff for BOT operators operating at Major Port Trusts.							
₹. in lakhs							
Sl. No.	Description	As per ISHPL			As Modified by TAMP		
		2016-17 (Y1)	2017-18 (Y2)	2018-19 (Y3)	2016-17 (Y1)	2017-18 (Y2)	2018-19 (Y3)
(1).	<b>Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)</b>						
(i).	Operating expenses (including depreciation)	7072.37	7966.56	8429.27	7072.37	7966.56	8429.27
(ii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	4.47	36.49	2.69	4.47	36.49	2.69
	<b>Total Expenditure 1=(i)+(ii)</b>	<b>7076.84</b>	<b>8003.05</b>	<b>8431.96</b>	<b>7076.84</b>	<b>8003.05</b>	<b>8431.96</b>
(2).	<b>Adjustments in respect of items where there is variation in figures reported as per INDAS (as per Audited Accounts) and IGAAP</b>						
(i).	Depreciation	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(ii).	Preliminary Expenditure	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76
(iii).	Other expenditure items, if any, to be listed	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	<b>Total of Adjustments 2=(i)+(ii)+(iii)</b>	<b>0.76</b>	<b>0.76</b>	<b>0.76</b>	<b>0.76</b>	<b>0.76</b>	<b>0.76</b>
(3).	<b>Less Adjustments:</b>						
(i).	Actual Royalty / Revenue share paid to the port	1841.75	2669.81	2974.77	1841.75	2669.81	2974.77
(ii).	Interest on loans	4.47	36.49	2.69	4.47	36.49	2.69
(iii).	Insurance Premium on Loss of Profit Policy	2.42	2.19	2.31	2.42	2.19	2.31
(iv).	Provision for bad and doubtful debts	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(v).	Provision for slow moving inventory	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(vi).	Other provisions, if any	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	<b>Total of 3 = [3(i)+3(ii)+3(iii)+3(iv)+3(v)+3(vi)]</b>	<b>1848.64</b>	<b>2708.49</b>	<b>2979.77</b>	<b>1848.64</b>	<b>2708.49</b>	<b>2979.77</b>
(4).	<b>Add: Admissible Royalty/ Revenue Share as per Clause 2.2. of the Tariff Guidelines, 2019</b>	<b>1682.07</b>	<b>2438.34</b>	<b>2716.86</b>	<b>1682.07</b>	<b>2438.34</b>	<b>2716.86</b>
(5).	<b>Total Expenditure after Total Adjustments (5 = 1+2-</b>	<b>6911.03</b>	<b>7733.66</b>	<b>8169.81</b>	<b>6911.03</b>	<b>7733.66</b>	<b>8169.81</b>

	<b>3+4)</b>						
<b>(6).</b>	Average Expenses of Sl. No.5 = [ Y1 + Y2 + Y3 ] / 3		<b>7604.83</b>			<b>7604.83</b>	
<b>(7).</b>	<b>Capital Employed</b>						
	(i). Gross Fixed Assets (Property, Plant & Equipment) as on 31st March Y3 or 31 December of Y3 followed by the BOT operator (As per IGAAP)	13,813.58				13,813.58	
	(ii). Add: Capital Work in Progress as on 31st March Y3 or 31 December of Y3 followed by the BOT operator (As per Audited Annual Accounts)	-				-	
	(iii). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.6 of the Tariff Guidelines, 2019						
	(a). Inventory	279.06				279.06	
	(b). Sundry Debtors	1,680.89				49.40	
	(c). Cash	679.17				657.26	
	(d). Sum of (a)+(b)+(c )	2,639.12				985.72	
	<b>(iv). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)]</b>	<b>16,452.70</b>				<b>14,799.30</b>	
<b>(8).</b>	<b>Return on Capital Employed 16% on Sl. No.7(iv)</b>	<b>2,632.43</b>				<b>2,367.89</b>	
<b>(9).</b>	<b>Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March Y3 or 31 December of Y3 as applicable [(6)+ (8)]</b>	<b>10,237.26</b>				<b>9,972.72</b>	
<b>(10).</b>	<b>Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 @ 4.26%</b>	<b>10,673.37</b>				<b>10,397.56</b>	
<b>(11).</b>	<b>Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2020-21 @ 1.88%</b>	-				<b>10,593.03</b>	
<b>(12).</b>	<b>Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)</b>	<b>10,673.37</b>				<b>10,593.03</b>	
<b>(13).</b>	<b>Adjustment of past period Surplus pertaining to the years 2016-17 to 2018-19 adjusted in Ceiling Indexed ARR</b>	-				-	
<b>(14).</b>	<b>Adjusted Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)</b>	<b>10,673.37</b>				<b>10,593.03</b>	
<b>(15).</b>	<b>Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No.14 above</b>	<b>10,673.28</b>				<b>10,575.40</b>	

## Annex-III

## Comparison of existing SOR and conditionalities vis-à-vis proposed tariff and conditionalities

Sr. No.	Existing SOR		Proposed SOR		Reasons/ justification for amendments in conditionalities, if any, proposed by ISHPL	Analysis
	Section No.	Tariff and Conditionalities	Schedule No.	Tariff and Conditionalities		
	<b>1.1 Definitions</b>					
1	1.1 (ii)	"Berth" means the berth No 4A at Haldia Dock Complex, Kolkata Port Trust and the backup area.	1.1 (ii)	"Berth" means the berth No 4A at Haldia Dock Complex, Kolkata Port Trust and the backup area.	-	The existing name of the "Kolkata Port Trust (KOPT)" has been renamed as "Syama Prasad Mookerjee Port, Kolkata".
2	1.1 (vii)	"Port" means 'Kolkata Port Trust (KoPT)', the corporate entity, and will include Kolkata Dock System and Haldia Dock Complex.	1.1 (vii)	"Port" means 'Kolkata Port Trust (KoPT)', the corporate entity, and will include Kolkata Dock System and Haldia Dock Complex.	-	Further Berth No. also renumbered from 4A to 4 by KOPT. ISHPL has requested to modify berth No. as Berth No. 4 (Old Berth No. 4A) Accordingly, the following definitions in the Scale of Rates (SOR) of ISHPL was modified as follows:
3	1.1 (ix)	"ISHPL" means International Seaport (Haldia) Private Limited, a Special Purpose Company (SPV) incorporated under the Laws of India having its Registered Office presently at Flat No. 27, 5th Floor, 105, Park Street, Kohinoor Building, Kolkata - 700 016, its successors and permitted assignees, which has been granted license for construction, operation, management and maintenance of the berth No. 4A at Haldia Dock Complex of Kolkata Port Trust.	1.1 (ix)	"ISHPL" means International Seaport (Haldia) Private Limited, a Special Purpose Company (SPV) incorporated under the Laws of India having its Registered Office presently at Flat No. 27, 5th Floor, 105, Park Street, Kohinoor Building, Kolkata - 700 016, its successors and permitted assignees, which has been granted license for construction, operation, management and maintenance of the berth No. 4A at Haldia Dock Complex of Kolkata Port Trust.	-	(i). Definition at Clause 1.1(ii) - "Berth" means the Berth No. 4 (old berth No 4A) at Haldia Dock Complex, Syama Prasad Mookerjee Port, Kolkata (SPMP) and the backup area.
4	1.1 (x)	"ISHPL Premises" means the area licensed to ISHPL including the back-up area allotted under the License Agreement with Kolkata Port Trust, Haldia Dock Complex (KoPT).	1.1 (x)	"ISHPL Premises" means the area licensed to ISHPL including the back-up area allotted under the License Agreement with Kolkata Port Trust, Haldia Dock Complex (KoPT).	-	(ii). Definition at Clause 1.1(vii)- "Port" means Syama Prasad Mookerjee Port, Kolkata (SPMP), the corporate entity, and will include Kolkata Dock System and Haldia Dock Complex.
						(iii). Definition at Clause 1.1 (ix) - "ISHPL" means International Seaport (Haldia) Private Limited, a Special Purpose Company (SPV) incorporated under the Laws

Sr. No.	Existing SOR		Proposed SOR		Reasons/ justification for amendments in conditionalities, if any, proposed by ISHPL	Analysis
	Section No.	Tariff and Conditionalities	Schedule No.	Tariff and Conditionalities		
						of India having its Registered Office presently at Flat No. 27, 5th Floor, 105, Park Street, Kohinoor Building, Kolkata - 700 016, its successors and permitted assignees, which has been granted license for construction, operation, management and maintenance of the berth No. 4 (old Berth No. 4A) at Haldia Dock Complex of Syama Prasad Mookerjee Port, Kolkata (SPMP). (iv). Definition at Clause 1.1 (x) – "ISHPL Premises" means the area licensed to ISHPL including the back-up area allotted under the License Agreement with Syama Prasad Mookerjee Port, Kolkata (SPMP), Haldia Dock Complex (HDC).
<b>1.2 General Terms and Conditions</b>						
<b>3</b>	1.2 (ix).(a)	(a). The user shall pay penal interest at the rate of <b>15.75%</b> per annum on delayed payments of any charge under this Scale of Rates.	1.2 (ix).(a)	(a). The user shall pay penal interest at the rate of <b>15.00%</b> per annum on delayed payments of any charge under this Scale of Rates.	-	The change is as per the clause no. 5.4.1 of the Tariff Guidelines, 2019. Hence, approved.
<b>4</b>	1.2 (ix).(a)	(b). Likewise, the ISHPL shall pay penal interest at the rate of <b>15.75%</b> per annum on delayed refunds.	3 (x)	(b). Likewise, the ISHPL shall pay penal interest at the rate of <b>15.00%</b> per annum on delayed refunds.	-	The change is as per the clause no.5.4.1 of the Tariff Guidelines, 2019. Hence, approved.
<b>5</b>	1.2 (xii).	--	1.2 (xii).	(a). The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% (or such percentage as may be modified as per Government of India notifications from time to time) of the corresponding charges for other vessels and collected in Indian Rupee.	New Insertion. The said clause has reportedly been included to take care of the Coastal Rates as per the Coastal Concession Policy issued by	The ISHPL has not prescribed the Coastal Rates for the vessel/ cargo related charges in the proposed SOR as per the Coastal

Sr. No.	Existing SOR			Proposed SOR			Reasons/ justification for amendments in conditionalities, if any, proposed by ISHPL	Analysis												
	Section No.	Tariff and Conditionalities		Schedule No.	Tariff and Conditionalities															
					<p>(b). The cargo related charges (as given in Clause 3.1, Clause 3.2 and Clause 3.3 only) for all Coastal cargo, other than thermal coal, POL including Iron Ore and Iron pallets, should not exceed 60% (or such percentage as may be modified as per Government of India notifications from time to time) of the normal cargo related charges.</p> <p>(c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.</p> <p>(d). For the purpose of this concession, cargo from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/ to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.</p>		the Government of India.	<p>Concession Policy issued by the Government of India. However, it has reported that in lieu of the separate coastal rates for each of service/ cargo, clause nos. 12 (xii) (a) to (d) are included in the proposed SOR.</p> <p>The prescription of the said clause is seen to be in line with the Coastal Concession Policy issued by the Central Government of India, Hence, the same is approved.</p> <p>However, to avoid ambiguity, the separate coastal rates in respect of vessel related charges as well as cargo related charges as per the Coastal Concession policy is restored for each of the service/ cargo, wherever, applicable.</p>												
	3.6 Section -E - Ground Rent / Storage Charges																			
	3.6	<table><tr><th>Sr. No.</th><th>Particulars of Commodity</th><th>Rate per metric tonne per day for the period beyond 21<sup>st</sup> day for the balance cargo (₹)</th></tr><tr><td>(i).</td><td>Coking coal</td><td>50.00</td></tr></table>		Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne per day for the period beyond 21 <sup>st</sup> day for the balance cargo (₹)	(i).	Coking coal	50.00	3.6	<table><tr><th>Sr. No.</th><th>Particulars of Commodity</th><th>Rate per metric tonne per day for the period beyond 15<sup>th</sup> day for the balance cargo (₹)</th></tr><tr><td>(i).</td><td>Coking coal</td><td>50.00</td></tr></table>		Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne per day for the period beyond 15 <sup>th</sup> day for the balance cargo (₹)	(i).	Coking coal	50.00	--	Though the no. of free days has been retained by ISHPL at 21 days in the note forming part of the Storage charges Schedule, the ISHPL has proposed change in the period for levy of storage charges from 21 days to 15 in the proposed SOR. Since no specific reasons for the proposed charge has been brought out by ISHPL, the Authority has not inclined to
Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne per day for the period beyond 21 <sup>st</sup> day for the balance cargo (₹)																		
(i).	Coking coal	50.00																		
Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne per day for the period beyond 15 <sup>th</sup> day for the balance cargo (₹)																		
(i).	Coking coal	50.00																		



Sr. No.	Existing SOR			Proposed SOR			Reasons/ justification for amendments in conditionalities, if any, proposed by ISHPL	Analysis												
	Section No.	Tariff and Conditionalities		Schedule No.	Tariff and Conditionalities															
								approve the said change.												
	Section F – Miscellaneous (Operational Services)																			
		<table><tr><th>Sr. No.</th><th>Particulars</th><th>Rate per metric tonne (₹ )</th></tr><tr><td>(i)</td><td>Weighment charges for in-motion weigh bridge empty and loaded <b>including weighment certificate</b></td><td>5.50</td></tr></table>		Sr. No.	Particulars	Rate per metric tonne (₹ )	(i)	Weighment charges for in-motion weigh bridge empty and loaded <b>including weighment certificate</b>	5.50		<table><tr><th>Sr. No.</th><th>Particulars</th><th>Rate per metric tonne (₹ )</th></tr><tr><td>(i).</td><td>Weighment charges for in-motion weigh bridge empty and loaded</td><td>5.50</td></tr></table>		Sr. No.	Particulars	Rate per metric tonne (₹ )	(i).	Weighment charges for in-motion weigh bridge empty and loaded	5.50		The words “including weighment certificate” forming part of existing SOR have been deleted in the proposed SOR. The ISHPL has not provided the reason for deletion of the said words in the proposed SOR. Hence, the Authority has not inclined to approve the said change.
Sr. No.	Particulars	Rate per metric tonne (₹ )																		
(i)	Weighment charges for in-motion weigh bridge empty and loaded <b>including weighment certificate</b>	5.50																		
Sr. No.	Particulars	Rate per metric tonne (₹ )																		
(i).	Weighment charges for in-motion weigh bridge empty and loaded	5.50																		